

Eigentum und beschränkte dingliche Rechte an Schiffen

Dissertation
der Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Zürich

zur Erlangung der Würde eines Doktors
der Rechtswissenschaft

vorgelegt von
Werner Kamm
von Quarten SG und Kerenzen GL

genehmigt auf Antrag der Herren
Dr. iur. Walter Müller und
Prof. Dr. Arthur Meier-Hayoz

1981



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41507218_0052

Eigentum und beschränkte dingliche Rechte an Schiffen

Dissertation
der Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Zürich

zur Erlangung der Würde eines Doktors
der Rechtswissenschaft



vorgelegt von
Werner Kamm
von Quarten SG und Kerenzen GL

genehmigt auf Antrag der Herren
Dr. iur. Walter Müller und
Prof. Dr. Arthur Meier-Hayoz

Die Rechts- und staatswissenschaftliche Fakultät gestattet hierdurch die Drucklegung vorliegender Dissertation, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Anschauungen Stellung zu nehmen.

Zürich, den 28. Mai 1980

Der Dekan:
Prof. Dr. G. Hauser



Meinen lieben Eltern

und

meiner lieben Frau

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	V
Abkürzungen	XIV
Literaturverzeichnis	XVII
Internationale Uebereinkommen	XXI
Ausländische Gesetze und Erlasse	XXIII
 EINLEITUNG	 1
 1. Kapitel	
SCHIFF UND DINGLICHE RECHTE	2
§ 1 Schiff	3
I. Begriff des Schiffes	3
II. Arten von Schiffen	7
1. Binnenschiffe und Seeschiffe	7
2. Hochseeschiffe	9
3. Kleine Schiffe	10
§ 2 Dingliche Rechte	11
I. Begriff des dinglichen Rechts	11
II. Arten von dinglichen Rechten	13
1. Eigentum	14
2. Beschränkte dingliche Rechte	14
 2. Kapitel	
SCHIFFSREGISTER	17
§ 3 Allgemeines	18
I. Begriff des Schiffsregisters	18
II. Arten von Schiffsregistern	18
1. Binnenschiffsregister	18
a) Grössere Schiffe	18
b) Kleinere Schiffe	19
2. Seeschiffsregister	19
3. Jachtregister	19
4. Schiffsbauregister	20
III. Bedeutung	20
1. Oeffentlichrechtliche Bedeutung	20
a) Binnenschiffsregister	20

b) Seeschiffsregister	21
c) Jachtregister	22
2. Privatrechtliche Bedeutung	22
a) Binnenschiffsregister und Seeschiffs- register	22
b) Jachtregister	23
§ 4 Einrichtung und Führung der Register	24
I. Einrichtung	24
1. Aufbau	24
2. Oeffentlichkeit des Registers	24
II. Führung der Register	26
1. Binnenschiffsregister	26
2. Seeschiffsregister	26
3. Jachtregister	27
4. Führung der Register im Ausland	27
§ 5 Eintragung	28
I. Gegenstände der Eintragung	28
1. Binnenschiffe	28
a) Grössere Schiffe	28
b) Kleinere Schiffe	28
2. Seeschiffe	29
3. Jachten	30
II. Einträge	31
1. Eintragungen	31
2. Anmerkungen	32
3. Vormerkungen	33
III. Verfahren	35
1. Anmeldung	35
2. Prüfung und Zulassung	35
a) Binnenschiffe	35
b) Seeschiffe	35
3. Bedingte Aufnahme	36
IV. Aufhebung und Veränderung der Einträge	37
1. Uebertragungen in ein anderes Register	37
a) Innerhalb der Schweiz	37
b) In ein ausländisches Register	38
aa) Binnenschiffe	38
bb) Seeschiffe	38
2. Streichung	39
a) Anmeldung	39
b) Streichungsgründe	39

- VII -

aa) Bei Binnenschiffen	39
bb) Bei Seeschiffen	40
3. Schutz der Rechte Dritter	40
4. Fehlerhafte Einträge	41
a) Ungerechtfertigte Aufnahme	41
aa) Binnenschiffe	41
bb) Seeschiffe	42
b) Berichtigungsverfahren	42
aa) Binnenschiffe	42
bb) Seeschiffe	42
5. Ablösung von dinglichen Rechten	44
a) Bei Binnenschiffen	44
b) Bei Binnenschiffen und Seeschiffen	45
V. Wirkung der Nichteintragung eines Schiffes	45
1. Allgemeines	45
2. Seeschiffe	45
VI. Wirkung der Nichteintragung und der mangelhaften Eintragung eines Rechts an einem Schiff	46
1. Folgen der Nichteintragung eines Rechts an einem Schiff	46
a) Gemeinsame Regeln	46
b) Bei Seeschiffen	47
2. Folgen des mangelhaften Eintrags eines Rechts an einem Schiff	47
VII. Kosten des Verfahrens	48
§ 6 Schiffszertifikat	49
I. Begriff des Schiffszertifikats	49
II. Arten von Schiffszertifikaten	49
III. Ausgestaltung der Schiffszertifikate	50
1. Schiffsbrief	50
2. Seebrief	50
IV. Verlust des Schiffsbriefes und des Seebriefes	51
1. Schiffsbrief	51
2. Seebrief	52
V. Bedeutung des Schiffsbriefes und des Seebriefes	52
1. Öffentlichrechtliche Bedeutung	52
a) Seebrief	52
b) Schiffsbrief	53
2. Privatrechtliche Bedeutung	53

3. Kapitel

EIGENTUM	55
§ 7 Begriff und Inhalt des Eigentums	56
§ 8 Umfang des Eigentums	58
I. Sacheinheit	58
II. Bestandteile	58
III. Zugehör	59
IV. Abgrenzung	60
§ 9 Arten von Eigentum	61
I. Alleiniges Eigentum	61
II. Gemeinschaftliches Eigentum	61
1. Gesamteigentum	61
2. Miteigentum	62
3. Sonderform der Partenreederei	62
§ 10 Erwerb des Eigentums	64
I. Eintragung	64
1. Formelle Voraussetzungen	64
2. Materielle Voraussetzungen	64
3. Persönliche Voraussetzungen	65
a) Bei Binnenschiffen	65
b) Bei Seeschiffen	65
4. Finanzielle Voraussetzungen	67
a) Bei Binnenschiffen	67
b) Bei Seeschiffen	67
5. Durchsetzung der Eintragung	69
a) Bei Binnenschiffen	69
b) Bei Seeschiffen	69
II. Erwerbsarten	70
1. Derivativer Erwerb	70
a) Rechtsgeschäftlicher Erwerb	70
b) Erwerb kraft Gesetzes	70
c) Gemeinsames	70
2. Originärer Erwerb	71
a) Herstellung	71
b) Zwangsvollstreckung und Enteignung	71
c) Ersitzung	72

§ 11 Verlust des Eigentums	73
I. Formelle Voraussetzungen	73
II. Materielle Voraussetzungen	73
1. Löschung des Schiffes im Register	73
2. Aufgabe des Eigentums	74
3. Untergang des Schiffes	74
4. Ausserbuchlicher Eigentumserwerb	75
4. Kapitel	
BESCHRAENKTE DINGLICHE RECHTE	76
1. Abschnitt	
NUTZNIESSUNG	76
§ 12 Wesen der Nutzniessung	77
§ 13 Entstehung	79
I. Materielle Voraussetzungen	79
II. Formelle Voraussetzungen	80
III. Weitere Voraussetzungen	80
§ 14 Untergang der Nutzniessung	82
I. Materielle Voraussetzungen	82
1. Untergang des Schiffes	82
2. Löschung zufolge Verzichts oder Ver- gleichs	82
3. Weitere Untergangsgründe	82
II. Formelle Voraussetzungen	83
§ 15 Inhalt der Nutzniessung	84
2. Abschnitt	
PFANDRECHTE	86
§ 16 Begriff des Pfandrechts	87
§ 17 Arten von Pfandrechten	89
I. Schiffsverschreibung als vertragliches Pfand- recht	89
II. Gesetzliche Pfandrechte	90
1. Eintragungsbedürftige Pfandrechte	90
2. Pfandrechte ohne Eintragung	91

a) Privilegien	91
aa) Privilegien an Binnenschiffen	92
bb) Privilegien an Seeschiffen	93
b) Sicherungsbefugnisse bei Wertvermin- derung	93
c) Sicherungsbefugnisse bei Gefährdung des Pfandobjekts	94
§ 18 Voraussetzungen der Pfandrechte	95
I. Voraussetzungen der Schiffshypothek	95
1. Forderung	95
2. Anlehensobligationen	97
3. Schiff	99
4. Persönliche Voraussetzungen	99
a) Bei Binnenschiffen	99
b) Bei Seeschiffen	100
II. Voraussetzungen der gesetzlichen Pfandrechte	100
1. Voraussetzungen der Sicherungspfandrechte	100
a) Bestehen eines Schiffspfandrechts	100
b) Weitere Voraussetzungen	100
2. Voraussetzungen der Privilegien	101
a) Allgemeines	101
b) Einzelne Forderungstatbestände und Rechtsfertigung ihrer Privilegierung	102
aa) Öffentlichrechtliche Forderungen	102
aaa) Kosten der Zwangsverwertung	102
bbb) Öffentlichrechtliche Gebühren, Steuern und Abgaben	102
bb) Privatrechtliche Forderungen	103
aaa) Feuerforderungen des Kapitäns und der Schiffsmannschaft	103
bbb) Forderungen aus Bergung und Hilfeleistung	104
ccc) Beiträge des Schiffes zur grossen Haverei	105
ddd) Entschädigungsansprüche aus ver- schiedenen Schadensverursachungen	105
eee) Forderungen aus Verträgen, die der Schiffer kraft seiner ge- setzlichen Vollmacht abgeschlos- sen hat	106
§ 19 Pfandrechtsprinzipien	108
I. Eintragungsprinzip und Publizitätsprinzip	108
1. Eintragungsprinzip	108

2. Publizitätsprinzip	109
II. Prinzip der Akzessorietät	110
III. Prinzip der Spezialität	111
1. Spezialität der Forderung	111
2. Spezialität des Schiffes	112
IV. Prinzip der festen Pfandstelle	113
§ 20 Entstehung der Pfandrechte	116
I. Begründung der Schiffsverschreibung	116
1. Vertrag	116
2. Eintragung	117
II. Entstehung der gesetzlichen Pfandrechte	118
1. Entstehung mit Eintragung	118
2. Entstehung ohne Eintragung	118
§ 21 Wirkungen der Pfandrechte	120
I. Umfang der Pfandhaft	120
1. Schiff	120
2. Fracht und Schiffsmiete	121
3. Haftungssurrogate	122
a) Ersatzforderung	122
b) Forderung aus Versicherungsvertrag	122
II. Sicherungsbefugnisse der Gläubiger	123
III. Rang der Pfandrechte	126
1. Pfandrechte ohne Eintragung	126
a) Privilegien	126
b) Sicherungsbefugnisse bei Wertverminde- rung und indirekter Gefährdung des Pfand- objekts	129
2. Eingetragene Pfandrechte	129
a) Vertragliche Pfandrechte	129
b) Gesetzliche Pfandrechte	129
IV. Eigentümerhypothek und Privilegien am eigenen Schiff	130
1. Eigentümerhypothek	130
2. Privilegien am eigenen Schiff	131
a) Abgeleiteter Erwerb	131
b) Originärer Erwerb	132
V. Geltung des Pfandrechts	134
VI. Gläubiger- und Schuldnerwechsel	135
1. Gläubigerwechsel	135
2. Schuldnerwechsel	136

VII. Vertretung	138
VIII. Verrechnung	139
IX. Verjährung	140
§ 22 Untergang der Pfandrechte	141
I. Untergang des Rechtsgrundes	141
1. Untergang der Hauptschuld	141
2. Verzicht des Gläubigers auf das Pfandrecht	142
3. Zwangsvollstreckung	142
4. Untergang der Pfandrechte durch Zeitablauf	143
5. Ablösung von Pfandrechten	143
a) In der Schweiz	143
b) In Deutschland	144
c) In Frankreich	146
II. Untergang des Pfandobjekts	146
III. Löschung des Pfandrechts im Register	147
§ 23 Besondere Erscheinungsformen der Pfandrechte	148
I. Höchstbetragshypothek	148
II. Gesamtschiffshypothek	149
III. Hypotheken an Schiffsbauwerken	150
5. Kapitel	
ZWANGSVOLLSTRECKUNG	152
§ 24 Allgemeines	153
§ 25 Anwendbares Recht und Zuständigkeitsvorschriften	154
I. Anwendbares Recht	154
II. Zuständigkeitsvorschriften	156
§ 26 Verfahren	159
I. Verfahren zur Durchführung der Haftungsbeschränkung	159
1. Rechtlicher Charakter der Haftungsbeschränkung	159
2. Forderungen, die der Haftungsbeschränkung unterstellt werden können	160
3. Behörden	163

4. Verfahren	164
a) Feststellung des Haftungsbetrags	164
b) Feststellung der Passiven	165
c) Kollokationsplan	165
d) Verteilung	166
II. Betreibung auf Pfändung	167
1. Pfändung	167
2. Verwertung	169
3. Verteilung	169
III. Betreibung auf Pfandverwertung	170
1. Voraussetzungen	170
2. Einleitung	170
3. Verwertung	171
4. Verteilung	171
IV. Betreibung auf Konkurs	172
1. Sicherung des Schiffes	172
2. Verteilung	172
§ 27 Zwangsvollstreckung im Ausland	174
I. Zwangsvollstreckung in Deutschland	174
1. Arrestvollziehung in Schiffe	174
2. Zwangsvollstreckung	175
II. Zwangsvollstreckung in Frankreich	176
1. Allgemeines	176
2. Arrest	176
3. Zwangsvollstreckung	177
III. Zwangsvollstreckung in Grossbritannien	178
1. Zwangsvollstreckung für mortgages	178
2. Zwangsvollstreckung für maritime liens	179
3. Gewöhnliche Zwangsvollstreckung	179

Abkürzungen

AS	Sammlung der eidgenössischen Gesetze (Amtliche Sammlung)
BB1.	Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft
BGB	Deutsches Bürgerliches Gesetzbuch vom 18. August 1896
BGE	Entscheidung des Schweizerischen Bundesgerichts (Amtliche Sammlung)
BRB	Bundesratsbeschluss
BRBSS	Bundesratsbeschluss über die Seeschifffahrt unter der Schweizerflagge vom 9. April 1941
BS	Bereinigte Sammlung der Bundesgesetze und Verord- nungen 1848 - 1947
BSG	Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Okto- ber 1975
Cciv	Französischer Code Civil
DBSchG	Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953
DHGB	Deutsches Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897
DSchRG	Deutsches Gesetz über Rechte an eingetragenen Schif- fen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940
DZPO	Deutsche Zivilprozessordnung vom 30. Januar 1877
DZVG	Deutsches Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung (Zwangsversteigerungsgesetz) vom 24. März 1897
GBVO	Verordnung betreffend das Grundbuch vom 22. Febru- ar 1910
Hansa	Hansa, deutsche Zeitschrift für Schifffahrt, Schiffs- bau, Hafen, ab 1864

MSA	Merchant Shipping Act
OR	Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Titel: Obligationenrecht) vom 30. März 1911
SchKG	Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs vom 11. April 1889
SHSG	Seehandelsschiffahrtsgesetz der Deutschen Demokratischen Republik vom 5. Februar 1976
SJK	Schweizerische Juristische Kartothek, Genf 1941ff.
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
SRG	Bundesgesetz über das Schiffsregister vom 28. September 1923
SSG	Bundesgesetz über die Seeschiffahrt unter Schweizerflagge (Seeschiffahrtsgesetz) vom 23. September 1953
SSV	Schweizerische Seeschiffahrtsverordnung vom 20. November 1956
StenBull.NR	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung, Nationalrat
StenBull.StR	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung, Ständerat
VOJ	Verordnung über die schweizerischen Jachten zur See vom 15. März 1971
VOVES	Verordnung betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen vom 11. Januar 1918
VOZVG	Verordnung des Bundesgerichts über die Zwangsverwertung von Grundstücken vom 23. April 1920
VVO zum SRG	Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz vom 28. September 1923 über das Schiffsregister vom 24. März 1924

- VZEG Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation
von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen vom
25. September 1917
- ZGB Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember
1907

Literaturverzeichnis

- | | |
|---|--|
| Abraham, Hans Jürgen
(Schiffshypothek) | Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht, in Heft 20 zu Uebersee-Studien, Stuttgart und Köln 1950 |
| Abraham, Hans Jürgen
(Seerecht) | Das Seerecht, Ein Grundriss mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, 4. Aufl. Berlin/New York 1974 |
| Abraham, Hans Jürgen/
Schaps, Georg | siehe Schaps, Georg / Abraham, Hans Jürgen |
| Bucher, Eugen | Das subjektive Recht als Normsetzungsbefugnis, Zürich 1965 |
| Butz, Konrad | Das Recht der Seefahrt mit Yachten in vergleichender Darstellung, Diss. Zürich 1969 |
| Butz, Konrad | Kommentar zur Schweizerischen Yachtverordnung, Wabern 1972 |
| Demaurex, Claude | La nationalité des navires de mer, Diss. Zürich 1958 |
| du Pontavice, Emanuel | Le statut des navires, Paris 1976 |
| Ferralli, Armand | Die Privilegien an Binnenschiffen auf dem Rhein, Diss. Basel 1954, Maschinenschrift |
| Friedrich, Hans-Peter | Publizität und Schutz des guten Glaubens im schweizerischen Seerecht, in Festschrift "Aequitas und bona fides" für A. Simonius, Basel 1955 |
| Fritzsche, Hans | Schuldbetreibung und Konkurs nach schweizerischem Recht, 2. Aufl. 2 Bde. Zürich 1967 |
| Gilgan, Paul /
Heinerici, Walter | siehe Heinerici, Walter / Gilgan, Paul |

- XVIII -

Gierke, Otto von	Deutsches Privatrecht, 3 Bde., Leipzig 1895 - 1917
Haffter, Max	Das Fahrnispfandrecht und andere sachenrechtliche Sicherungsgeschäfte nach dem Schweizerischen Zivilgesetzbuch, Diss. Bern 1928
Heinerici, Walter / Gilgan, Paul	Das deutsche Schiffsregisterrecht, Ein Handbuch für die Praxis, Berlin-Leipzig-Wien 1942
Jowitt's	Burke John in Jowitt's Dictionary of English Law, 2. ed. Vol. 1 & 2, London 1977
Kornmann, Suzanne	Die vorsorgliche Beschlagnahme von Schiffen, Diss. Zürich 1957
Kovats L.J.	The Law of Hovercraft, London 1975
Mittelstein	Deutsches Binnenschiffahrtsrecht, 2 Bde. Leipzig 1903
Müller, Walter	Die Haftung des Schiffseigentümers und ihre gesetzliche Beschränkung, Diss. Basel 1942, Maschinenschrift
Piotet, Paul	Erbrecht, 1. Halbband im Schweizerischen Privatrecht IV. Band, Basel und Stuttgart 1978
Planiol / Ripert	Traité élémentaire de droit civil 3 Bde. 4. Aufl. Paris 1948
Prüssmann, Heinz	Seehandelsrecht, Kommentar, München 1968
Richter / Richter / Trotz	Seehandelsrecht der DDR, Grundriss, Berlin DDR 1977
Ripert, Georges	Droit Maritime, 4. éd. Tome I - III, Paris 1950 - 1953
Ripert / Planiol	siehe Planiol / Ripert

- Salis, Gaudenz von Das Schweizerische Seeschiffsregister unter rechtsvergleichender Berücksichtigung des ausländischen Schiffsregisterrechts, Diss. Basel 1945, Maschinenschrift
- Sarasin, Hans Lucas Die Schiffshypothek auf dem Rhein nach schweizerischem Recht unter Vergleichung der Rechtsordnungen der übrigen Rheinschiffahrtsländer, Diss. Basel 1951, Maschinenschrift
- Schaps, Georg /
 Abraham, Hans Jürgen Das deutsche Seerecht, Kommentar und Materialiensammlung, 3. Aufl. 4 Bde. Berlin 1959 - 1965
- Schaps, Georg /
 Abraham, Hans Jürgen Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, Kommentar und Materialiensammlung, 4. Aufl. 1. Teil und 2. Teil, 1. Lieferung, Berlin - New York 1977
- Schlegelberger, Franz Seehandelsrecht, Kommentar, zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Berlin und Frankfurt a.M. 1959
- Sieveking, A. Das deutsche Seerecht (mit Ausschluss des Seeverversicherungsrechts), Hamburg 1907
- Staudinger Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch 10. Aufl. München, Berlin, Leipzig 1936 (Sachenrecht 2 Bde.)
- Tuor, Peter /
 Schnyder, Bernhard Das Schweizerische Zivilgesetzbuch, 9. Aufl. Zürich 1975
- Vogt, Emil Die Flagge auf hoher See: ihre völkerrechtliche Funktion und ihre landesrechtliche Ausgestaltung, Diss. Basel 1943, Maschinenschrift
- Werder, Markus Die Besonderheiten der Zwangsvollstreckung des schweizerischen Seerechts, Diss. Basel 1962, Maschinenschrift

Wolff, Herbert

Grundriss des Sachenrechts bei Schiffen und Schiffsbauwerken, Hamburg 1949

Wüstendörfer, Hans
(SHR)

Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl. Tübingen 1950

Wüstendörfer, Hans
(HB)

Seeschifffahrtsrecht in Ehrensbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, Bd. VII, Abt. 2, Leipzig 1923

Internationale Uebereinkommen

Uebereinkommen 1910	Internationales Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot vom 23. September 1910
Uebereinkommen 1924	Internationales Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Beschränkung der Haftung des Schiffseigentümers vom 25. August 1924
Uebereinkommen 1926	Internationales Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypotheken an Seeschiffen vom 10. April 1926
Uebereinkommen 1930	Genfer Konvention über den Eintrag ins Schiffsregister und die dinglichen Rechte am Schiff und die damit zusammenhängenden Fragen vom 9. Dezember 1930
Uebereinkommen 1952	Internationales Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die vorsorgliche Beschlagnahme von Seeschiffen vom 10. Mai 1952
Uebereinkommen 1957	Internationales Uebereinkommen über die Beschränkung der Haftung von Seeschiffen vom 10. Oktober 1957
Uebereinkommen 1958	Internationales Uebereinkommen über die Hohe See vom 29. April 1958
Uebereinkommen 1965	Internationales Uebereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen vom 25. Januar 1965 (noch nicht in Kraft)
Protokoll Nr. 1	Protokoll Nr. 1 über die dinglichen Rechte an Binnenschiffen vom 25. Januar 1965 (noch nicht in Kraft)

Protokoll Nr. 2	Protokoll Nr. 2 über die Sicherungs- beschlagnahme und Zwangsvollstreckung vom 25. Januar 1965 (noch nicht in Kraft)
Uebereinkommen I 1967	Convention internationale pour l'uni- fication de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques mari- times, faite à Bruxelles le 27 mai 1967 (noch nicht in Kraft)
Uebereinkommen II 1967	Convention relative à l'inscription des droits relatives aux navires en construction, faite à Bruxelles le 27 mai 1967
Uebereinkommen 1976	Uebereinkommen vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (noch nicht in Kraft)
Uebereinkommen 1977	Projet de conventions relatives aux divers aspects du statut juridique de vehicules à coussin d'air du 6 octobre 1977 (noch nicht in Kraft)

Ausländische Gesetze und Erlasse

Frankreich

Lois 1917, 19. avril, lois instituant l'assurance obligatoire
contres les risques de guerre pour les corps de navires
français de 500 tonneaux et au dessus de jauge brute

Lois no 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et
autres bâtiments de mer

Lois no 67-522 du 3 janvier 1967 sur les assurances maritimes

Décret no 67-967 du 27 octobre 1967 portant statut des navires
et autres bâtiments

Décret no 71-161 du 24 février 1971 modifiant le décret no
67-967 du 27 octobre 1967 portant statut des navires
et autres bâtiments de mer

Décret no 56-1033 du 13 octobre 1956 sur la navigation fluvi-
ale

Grossbritannien

MSA 1894 Merchant Shipping Act 1894

Maritime Insurance Act 1906

E I N L E I T U N G

Gegenstand dieser Arbeit ist die systematische Darstellung der dinglichen Rechte an Schiffen. Von den möglichen Arten dinglicher Rechte bilden die Pfandrechte den Schwerpunkt der Betrachtung. Die Verpfändung des Schiffes als bewegliche Sache erfolgt in Form der Errichtung eines besitzlosen Pfandrechts. Die Sicherung kann ohne Besitzübergabe des Schiffes nach dem System des Registerpfandrechts erfolgen. Zum Verständnis dieses Verpfändungssystems und aus systematischen Überlegungen wird das Registerrecht an den Anfang der Arbeit gestellt.

Bei der Einführung des Schiffsregisters und bei der Ausgestaltung von Begriff und Inhalt der dinglichen Rechte in der Schweiz wurde weitgehend auf die sachenrechtlichen Vorschriften des ZGB abgestellt. Für die Darstellung der eigentümlichen schiffsrechtlichen Privilegien müssen eine Reihe von internationalen Uebereinkommen berücksichtigt werden.

Am Schluss wird die Ausgestaltung der Zwangsvollstreckung in Schiffe dargestellt. Ihre Besonderheit liegt in der Anwendung von Mobiliarvollstreckungsrecht und im besonderen Haftungsbeschränkungsverfahren begründet.

Da das Schiffahrtsrecht von besonderer Internationalität gekennzeichnet ist, werden einige Rechtsinstitute vergleichend dargestellt. Es werden dabei die dem schweizerischen Schiffahrtsrecht verwandten Regelungen des deutschen Rechts berücksichtigt. Weiter werden die Besonderheiten des französischen Rechts und die Eigenarten des englischen Rechts angeführt. Das englische Recht tritt hier stellvertretend für den angloamerikanischen Rechtskreis und das französische Recht für den französischen Rechtskreis auf.

1. K A P I T E L

S C H I F F U N D D I N G L I C H E R E C H T E

§ 1 Schiff

I. Begriff des Schiffes

Zahlreiche schiffahrtsrechtliche Erlasse in der Schweiz und auch im Ausland verwenden den Schiffsbegriff, ohne ihn näher zu bestimmen. Da aber seit jeher das Bedürfnis nach einer Definition bestand, hat sich in den meisten Ländern dank einer annähernd gleichförmigen Rechtssprechung und Rechtslehre eine Begriffsbestimmung herausgebildet, die heute allgemein anerkannt ist 1). Ein Schiff ist demnach "ein schwimmfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Grösse, der fähig und bestimmt ist, auf oder unter dem Wasser fortbewegt zu werden und dabei Personen oder Sachen zu tragen".

Im folgenden werden die einzelnen Elemente der Begriffsbestimmung einer genaueren Betrachtungsweise unterzogen und auf die Verwendbarkeit im schweizerischen Schiffahrtsrecht hin überprüft. Auf die Berücksichtigung der meist überholten früheren Definitionsversuche einzelner Autoren wird hier verzichtet.

Von der Betrachtungsweise her ist für die Schiffseigenschaft ein Hohlkörper als Auftriebselement erforderlich 2). Ein lediglich aus verbundenen Hölzern gefertigtes Floss ist danach kein Schiff.

Die Minimalgrösse, welche ein Schiff aufweisen muss, lässt sich nicht allgemein bestimmen 3); alle Rechtskreise

1) Abraham, Seerecht, S. 40; Heinerici/Gilgan, S. 168ff.; Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 6ff.

2) Wüstendörfer, SHR, S. 38; Heinerici/Gilgan, S. 168; Hansa 1952, S. 1502; Wolff, S. 3.

3) Schaps/Abraham, 4. Aufl. Bd. I, S. 70.

schreiben dafür eigene Masse vor und für spezielle Wasserfahrzeuge werden zum Teil überhaupt keine Minimalmasse verlangt; so etwa für Stossboote, Schlepper und Bunkerschiffe..

Nach einigen Autoren sind kleinere Fahrzeuge wie Ruder-, Segelboote, Jollen und dergleichen keine Schiffe im Rechtssinne 4). Andere Autoren verzichten darauf, Anforderungen an die Grösse eines Schiffes zu stellen 5). Bei der Redaktion des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt (BSG) 6) wurde vom Abgrenzungsmerkmal der Schiffsgrösse überhaupt abgesehen. Hiernach sind abgesehen von wenigen Ausnahmen alle Wasserfahrzeuge Schiffe 7).

Schiffe sind im weitesten Sinne Fahrzeuge, wobei es aber nicht erforderlich ist, dass deren Fortbewegung durch eigene Antriebsmittel erfolgt, es genügt vielmehr, wenn die bestimmungsgemässe Fähigkeit zur Fortbewegung auf oder unter dem Wasser gegeben ist 8). Von der Zweckbestimmung der Fortbewegung gibt es aber wiederum da Ausnahmen, wo die Bewegung zwar möglich ist, aber als sekundäre Erscheinung in den Hintergrund tritt; so bei schwimmenden, nicht mit dem Land verbundenen Schwimmkränen, Kohlen- und Getreidehebern oder bei fahrbaren Werkstattschiffen 9). Verloren geht der Verwendungszweck und mithin die Schiffseigenschaft aber dann, wenn ein Wohnschiff oder ein Gaststättenschiff über längere Zeit im Hafen hingelegt

4) Schaps/Abraham, 4. Aufl. Bd.I, S. 70; Hansa 1952, S. 1502; Wüstendörfer, SHR, S. 39; Prüssmann, S. 18; SHSG § 3 Abs. 4.

5) Heinerici/Gilgan, S. 198.

6) SR 747.201 und 747.201.1.

7) BSG Art. 15; Ansnahmen: VO zum BSG Art. 16.

8) Schaps/Abraham, 4. Aufl. Bd.I, S. 70; Heinerici/Gilgan, S. 168.

9) Wüstendörfer, SHR, S. 38; Hansa 1952, S. 1302.

oder am Ufer festgebunden wird 10).

Eine anderweitige Verwendung eines sonst zum Schiffsbetrieb verwendeten Fahrzeugs berührt die Schiffseigenschaft solange nicht, als der Schiffscharakter erhalten bleibt und das Schiff innerhalb absehbarer Zeit wieder bestimmungsgemäss verwendet werden kann 11). So bleiben bergungs- und reparaturunfähige Schiffe grundsätzlich als Schiffe erhalten, erst der unrettbare Untergang beendet deren Dasein.

Anders verhält es sich bei der gelegentlichen Verwendung eines Hohlkörpers im Wasser, hier kann die Schiffseigenschaft nicht entstehen; so bei Amphibienfahrzeugen und Wasserflugzeugen 12). Aber auch sonstige Hohlkörper, wie Bojen und schwimmende Caissons, die dem Verkehrszweck nicht zugänglich sind, fallen als Schiffe ausser Betracht 13).

Verschiedenartig sind die Auffassungen darüber, ob und allenfalls ab wann ein Schiffsbauwerk als Schiff betrachtet werden kann. Die schweizerische Gesetzgebung enthält darüber keine Normen, weshalb ausländische Regelungen herbeizuziehen sind. Im deutschen Rechtskreis überwiegt die Auffassung, dass ein Schiffsbauwerk vom Augenblick des Stapellaufes an ein Schiff ist 14). Nach deutschem Schiffsregisterrecht bleibt ein Wasser-

10) Urteil des Obergerichts Hamburg vom 28. Oktober 1976, OVG Bf II 58/76; Richter/Richter/Trotz, S. 41.

11) Wüstendörfer, SHR, S. 39; Schaps/Abraham 4. Aufl. Bd. I, S. 71.

12) Allerdings werden Wasserflugzeuge bezüglich Bergung und Hilfeleistung den Schiffen gleichgestellt, Ripert, Droit maritime, Bd. I, S. 278.

13) Wüstendörfer, SHR, S. 39.

14) Wüstendörfer, HB, S. 79f., SHR, S. 39 und Hans RZ 1919, S. 418; Breuer in Hansa 1953, S. 393 und 1954, S. 271; Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 230; Abraham, Seerecht, S. 43; Schlegelberger, DHGB § 734 Ziff. 1.

fahrzeug allerdings bis zu dessen Fertigstellung Schiffsbauwerk, erst dann wird von einem Schiff gesprochen 15). Die Anwendung von schiffsrechtlichen Normen kann aber je nach Sachlage auch schon vor Fertigstellung des Schiffsbauwerkes geboten sein. So bei Zusammenstößen von Wasserfahrzeugen, wo vom Zeitpunkt des Stapellaufs an Schiffsrecht angewendet wird 16), und bei Wasserstrassen, wo für alle Fahrzeuge das gleiche Wasserstrassenverkehrsrecht gilt 17).

Umstritten ist die Auffassung darüber, ob ein Hovercraft ein Schiff oder ein Flugzeug sei. In Frankreich und in Brasilien wird es als Schiff angesehen 18). Ebenso wird das Luftkissenfahrzeug in verschiedenen britischen Gesetzen, die vor allem die Hafenordnung oder die Unfallfolgen regeln, als Schiff definiert 19). Auch für das Haftungsbeschränkungsverfahren und für das Entstehen von Privilegien sind schiffahrtsrechtliche Normen massgebend 20). Schiffseigenschaft wiederum verneinen Prüssmann und Schaps/Abraham 21).

Andere Länder und andere Erlasse wiederum betrachten die Luftkissenfahrzeuge als Flugzeuge 22). In Grossbritannien stellt nicht etwa eine Schifffahrtsbehörde das Sicherheitszer-

15) DSchRO §§ 71 - 73.

16) Wüstendörfer, SHR, S. 402; DHGB §§ 734ff.

17) Prüssmann, S. 18.

18) Kovats, S. 8.

19) So etwa in sec. 2 des "Dockyard Port Regulation Act 1865", siehe Kovats, S. 29; oder in "The Merchant Shipping Rules 1965", "The Harbour, Docks and Piers Clauses Act 1847", siehe Kovats S. 33f., "The Rules, International Regulations For Preventing Collisions at Sea 1960", siehe Kovats, S.38.

20) Kovats, S. 44f.

21) Prüssmann, Einf. z. 4. Buch HGB A 1 d; Schaps/Abraham, 4. Aufl. 2. Teil, S. 72.

22) So etwa Kanada, Kovats, S. 7.

tifikat über ein Luftkissenfahrzeug aus, sondern die Luftfahrtsbehörde 23). Der "Tokyo Convention Act 1967", welcher unter anderem Regelungen über Piraterie an Bord eines Flugzeuges trifft, ist auch für Luftkissenfahrzeuge anwendbar.

Da es in der Tat schwierig ist, Hovercrafts in die richtige Kategorie Fahrzeuge einzuordnen, hat sich in jüngster Zeit eine dritte Auffassung zu verbreiten vermocht. Danach ist das Hovercraft ein Fahrzeug "sui generis" 24). Für diese Auffassung spricht die Tatsache, dass für Luftkissenfahrzeuge eine Reihe von neuen Gesetzen erlassen wurde, und dass bereits ein Vorentwurf für drei internationale Uebereinkommen besteht 25).

II. Arten von Schiffen

Der allgemeine Schiffsbegriff teilt sich in eine Vielzahl von Unterarten auf 26). Hiervon werden nachfolgend nur diejenigen aufgeführt, die in der vorliegenden Arbeit einander gegenübergestellt werden.

1. Binnenschiffe und Seeschiffe

Diese Artunterscheidung nehmen mit Ausnahme des anglo-amerikanischen 27) alle in dieser Arbeit berücksichtigten Rechts-

23) Kovats, S. 10.

24) Kovats, S. 1.

25) Projet de conventions relatives aux divers aspects du statut juridique de vehicules à coussin d'air, in Mitteilungen der UNO, Trans/SC3/R.41 vom 6. Oktober 1977.

26) Seeschiffe, Binnenschiffe, Handelsschiffe, Kauffahrteischiffe, Nichterwerbsschiffe, Staatsschiffe, Privatschiffe, Jachten etc.

27) MSA 1894, sec. 742.

kreise vor. Allgemein wird ein regelmässig der Fahrt auf Binnengewässern dienendes Schiff ein Binnenschiff und ein regelmässig zur Seefahrt verwendetes Schiff ein Seeschiff genannt 28). Aus dieser Begriffsbestimmung ist ersichtlich, dass es für die Unterscheidung dieser beiden Unterarten nicht auf die aus der Bauart ersichtliche Bestimmung, die frühere Verwendung oder auf die Registereintragung des Fahrzeugs ankommt, sondern allein auf die derzeitige regelmässige Verwendung des Schiffes. Wird ein Schiff indes dauernd und regelmässig sowohl zur Seefahrt als auch zur Binnenschiffahrt verwendet, so müssen für die Klassifikation andere Kriterien gefunden werden. Nach einleuchtender Lehre kommt es hier nicht darauf an, ob es sich im Einzelfall zufällig um eine Seefahrt oder Binnenfahrt handelt, sondern auf die allgemein überwiegende Eigenschaft des Schiffes, welche sich aus der objektiven Eignung und der subjektiven Nutzung des Fahrzeugs ergibt. Die Eintragung ins Seeschiffsregister oder Binnenschiffsregister kann dabei ein weiterer, aber nicht allein entscheidender Anhaltspunkt sein 29). Der Zuordnung entsprechend wird dann für Seeschiffe Seerecht und für Binnenschiffe Binnenschiffahrtsrecht angewendet.

Nicht selten kommt es aber vor, dass ein Seeschiff fast ausschliesslich zu Binnenreisen und ein Binnenschiff vorwiegend zu Seereisen verwendet wird. Hier lassen sich nur schwer allgemein gültige Grundsätze für das anwendbare Recht finden. Dies zeigt sich deutlich in der Vielfalt und im Unterschied der Lösungen, die von der Rechtslehre angeboten werden 30).

28) Schaps/Abraham, 4. Aufl. Bd. I, S. 73; Hansa 1964, S. 1992; Wüstendörfer, SHR, S. 40; SHSG § 2 Abs. 1 Ziff. 2 und 3.

29) Schaps/Abraham, 4. Aufl. Bd. I, S. 74.

30) Es ist nicht Aufgabe dieser Arbeit, die verschiedenen Auffassungen all dieser Autoren zu berücksichtigen und auf einen Nenner zu bringen, es wird deshalb auf die ausführliche

Bleiben schliesslich noch die kombinierten Reisen zu erwähnen, in deren Verlauf ein Schiff See- und Binnengewässer durchfährt. Hier herrscht in der Rechtslehre allgemein dann Einigkeit, wenn der See- oder der Binnenweg nur ein kurzer Teil der ganzen befahrenen Strecke ausmacht. Es wird das Recht des hauptsächlich befahrenen Teils angewendet 31). Bei echten kombinierten Reisen, in deren Verlauf aber keiner der Wege stark überwiegt, ist nach herrschender deutscher Ansicht ausschliesslich Seerecht als das stärkere von beiden zur Anwendung zu bringen 32). Eine anders lautende Ansicht vertritt den Standpunkt, dass "die Frage, ob im Einzelfall See- oder Binnenschifffahrtsrecht zur Anwendung gelangen muss, nur nach dem jeweiligen Sachverhalt und nach dem rechtserheblichen Ereignis beantwortet werden kann" 33).

Ein weiteres Indiz, keinesfalls aber ausschlaggebendes Kriterium für die Artunterscheidung der Schiffe ist die Registereintragung als See- oder Binnenschiff 34).

2. Hochseejachten

Mit der Gesetzesänderung vom 14. Dezember 1965 wurde dem Bundesrat die Kompetenz erteilt, auf dem Verordnungswege die Eintragung von schweizerischen Jachten zur See zu ermögli-

Darstellung der einzelnen Meinungen in Schaps/Abraham, 4. Aufl. Bd. I, S. 75f. verwiesen.

31) Richter/Richter/Trotz, S. 41; Wüstendörfer, HB, S. 19 und 103.

32) Wüstendörfer, SHR, S. 46; Schlegelberger, S. 9; Prüssmann S. 28.

33) Entscheid des Landgerichts Hamburg in Hansa 1952, S. 1763.

34) Siehe unten 2. Kapitel.

chen 35). Seit dem 1. April 1971 36) können nun Sport- und Vergnügungsschiffe, die bestimmte Voraussetzungen, wie etwa Minimalgrösse und Seetüchtigkeit erfüllen, ins neu eingerichtete Schweizerische Jachtregister eingetragen werden. Mit der Eintragung ins Register erlangen die Yachten wie die übrigen schweizerischen Seeschiffe das schweizerische Flaggenrecht 37).

3. Kleinere Schiffe

Neben den oben aufgezählten Arten von Schiffen trifft die schweizerische Schifffahrtsgesetzgebung noch Regelungen über kleine Schiffe. Auch diese sind grundsätzlich unabhängig von ihrer Grösse in irgend ein Register einzutragen 38). Obwohl diese kleinen Schiffe registriert werden, sind auf sie nur fahrrnisrechtliche Regeln anwendbar.

4. Konzessionierte Schiffe

Eine besondere Gruppe von Schiffen bilden die Binnenschiffe konzessionierter Schifffahrtsunternehmen. Diese können nicht ins Binnenschiffsregister eingetragen werden, sondern müssen bei einer beabsichtigten Verpfändung ins Pfandbuch für Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmen eingetragen werden 39), 40).

35) SSG Art. 35 Abs. 2.

36) VOJ Art. 24.

37) VOJ Art. 1 Abs. 3; SSG Art. 3.

38) BSG Art. 15.

39) VZEG Art. 5; VOVES Art. 1.

40) Der Rechtsverkehr mit konzessionierten Schiffen wird in dieser Arbeit nicht berücksichtigt.

§ 2 Dingliche Rechte

I. Begriff des dinglichen Rechts 1)

Das dingliche Recht gehört zu den privaten subjektiven Rechten. Als solches verleiht es dem Rechtsträger eine Normsetzungsbefugnis 2). In dieser Befugnis ist die Macht enthalten, jedermann ein bestimmtes Verhalten zu untersagen, und in einem bestimmten sachlichen Bereich unter Ausschluss der übrigen Rechtsgenossen zu verfügen. Allerdings unterliegen die dinglichen Rechte wie auch alle subjektiven Rechte den allgemeinen Schranken der Rechtsordnung.

Der dinglich Berechtigte hat eine direkte Verfügungsmacht über die Sache; das Recht über die Sache wird nicht durch die obligatorische Leistungspflicht einer andern Person vermittelt. Diese Sachbeherrschung und die Verfügungsmacht ist allerdings kein normativer Sachverhalt, sondern lediglich Motiv für die rechtliche Regelung und deren faktische Folgen. Denn niemals können eben Sachen Subjekte oder Adressaten von Normen sein, sondern sie sind lediglich rein tatsächlich deren Beziehungspunkte. Es ist also eine Täuschung, wenn man im Sachverhalt - dass ein Eigentümer eine Sache im Rahmen seines Rechts zerstören darf - das Resultat einer eigentlichen normativen Anordnung sieht. Vielmehr liegt hier nur die Folge des negativen Umstandes vor, dass dem Eigentümer keine Rechtsnorm die Zerstörung der Sache untersagt 3).

1) Dargestellt in Anlehnung an die Begriffsbestimmung bei Meier-Hayoz in BE Kommentar, Das Sachenrecht, 1. Abteilung, Systematischer Teil, N 130ff.

2) Bucher, S. 55 ff.

3) Bucher, S. 153.

Bei den obligatorischen Rechten ist die Beziehung zwischen Sache und Berechtigtem eine andere als bei den dinglichen Rechten. Eine Einwirkung auf die Sache ist hier nur mittelbar, über die Person des obligatorisch Verpflichteten möglich. Dementsprechend kann der Berechtigte weder Dritte von der Sache ausschliessen noch mangels freiwilliger Erfüllung auf die Sache selber greifen.

Die Folgen, welche sich aus der Beziehung des dinglich Berechtigten zur Sache ergeben, sind verschieden. Der Eigentümer darf innerhalb der Schranken der Rechtsordnung die Sache gebrauchen, nutzen, verbrauchen und Verfügungen über sie treffen. Bei den beschränkten dinglichen Rechten sind diese Möglichkeiten entsprechend reduziert, aber nie ganz aufgehoben. So bleibt beispielsweise dem Pfandgläubiger neben dem Verwertungsrecht an der Sache auch das Eingriffsrecht bei Wertver minderungen der Pfandsache 4). Weiter steht dem Dienstbarkeitsberechtigten ein Benutzungsrecht zu, und der Grundlastberechtigte kann sich beim Ausbleiben der Leistung des Schuldners an der belasteten Sache befriedigen.

Im Umfang seines Rechts kann der Berechtigte alle fremden Einwirkungen auf die Sache untersagen. Das dingliche Recht stellt sich so als absolutes Recht dar, es wirkt gegenüber jedem beliebigen Dritten. Dies im Gegensatz zu den obligatorischen Rechten, die nur relative Rechte sind und gegenüber einer beschränkten Anzahl von Personen gelten. Die umfassende Wirksamkeit der dinglichen Rechte zeigt sich unter anderem in der Zwangsvollstreckung, wo die Rechte des Eigentümers denen des unselbständigen Besitzers, und jene des Pfandberechtigten auf Befriedigung aus dem Erlös der verpfändeten Sache

4) ZGB Art. 808f.

denen der übrigen Gläubiger vorgehen.

Spätestens seit Bucher 5) konnten auch die Kontroversen zwischen den sogenannten klassischen Theorien, die das Wesen des dinglichen Rechts gegenüber jedem anderen Rechtssubjekt sehen, und den sogenannten personalistischen Theorien, die den Wesensgehalt ausschliesslich in der unmittelbaren Beziehung des Berechtigten zur Sache sehen wollen 6), beigelegt werden. Nach der heute herrschenden Auffassung ist der vermeintliche Gegensatz in der Kontroverse lediglich durch die Wahl der Betrachtungsweise bedingt. In Wirklichkeit schliessen sich die beiden Hauptaspekte nämlich gar nicht gegenseitig aus, sondern stehen in einem logischen Zusammenhang zueinander.

Die Anhänger der personalistischen Theorie geben dadurch, dass sie die Beziehung des Rechtsträgers zur Sache in den Vordergrund stellen, eine Antwort auf die Frage nach dem Zweck der Verschaffung einer faktischen Sachbeherrschung. Und die Anhänger der klassischen Theorie beschreiben mit dem Unterlassungsanspruch gegenüber allen Dritten nichts anderes als das Mittel zur Verwirklichung des obigen Zwecks, der Verschaffung einer faktischen Sachbeherrschung 7).

II. Arten von dinglichen Rechten

Das schweizerische Sachenrecht unterteilt die dinglichen Rechte in Eigentum und beschränkte dingliche Rechte. Beide unterscheiden sich sowohl in Umfang wie in Qualität voneinander

5) Das subjektive Recht als Normsetzungsbefugnis.

6) Meier-Hayoz in BE Kommentar, Das Sachenrecht, 1. Abteilung, Systematischer Teil, N 138a.

7) Bucher, S. 153 und 155.

der 8). In quantitativer Hinsicht gewährt das Eigentum innerhalb der Schranken der Rechtsordnung ein umfassendes Herrschaftsrecht an der Sache. Bei den beschränkten dinglichen Rechten steht dem Berechtigten nur eine beschränkte Zahl von Herrschaftsbefugnissen zu. Qualitativ stellen die beschränkten dinglichen Rechte Beschränkungen und Belastungen des Eigentums dar. Das Eigentum seinerseits ist ein "abstraktes, von der Summe der in ihm enthaltenen Befugnisse verschieden und daher überall gleiches Recht" 9). Es zeichnet sich durch eine gewisse Elastizität aus. Durch die Belastung der Sache wird die Eigentumsherrschaft nicht aufgeteilt, sondern lediglich im Rahmen der Belastung zurückgedrängt 10).

1. Eigentum

Das Eigentum als verfassungsmässig garantiertes Grundrecht ist die Voraussetzung zur Ausübung jeglicher privater Erwerbstätigkeit. Alle in dieser Arbeit berücksichtigten Rechtskreise anerkennen und schützen das private Eigentum an Schiffen 11).

2. Beschränkte dingliche Rechte

Neben dem Eigentum bleiben die beschränkten dinglichen Rechte anzuführen. Nach ihrem Inhalt lassen sie sich in

-
- 8) Meier-Hayoz in BE Kommentar, Das Sachenrecht, 1. Abteilung, Systematischer Teil, N 143.
 - 9) Gierke, Bd. II, S. 361.
 - 10) Liver in ZH Kommentar, Die Dienstbarkeiten und Grundlasten, Einleitung, S. 7, N 8.
 - 11) Schweiz: SRG Art. 31 bis 37, SSG Art. 37; Deutschland: DSchRG §§ 1ff.; Frankreich: Ripert, Droit maritime. Bd. I, S. 328, N 359; Grossbritannien: MSA 1894 sec. 24 und 25.

Nutzungs- und Verwertungsrechte einteilen. Die Nutzungsrechte 12) verschaffen dem Berechtigten einen Sachgenuss, der in einem Anteil an der Substanz der Sache (usus fructus) oder im unmittelbaren Gebrauch (usus) bestehen kann. Andere Nutzungsrechte als die Nutzniessung kennt die schweizerische Schiffahrtsgesetzgebung nicht 13). Auch in Deutschland ist der Niessbrauch an Schiffen bekannt 14).

Die Verwertungsrechte 15) unterwerfen einem Berechtigten die Sache in der Weise, dass er sich beim Ausbleiben der vereinbarten Leistung nach eingeleiteter Verwertung am Geldwert der Sache beteiligen kann. Als Verwertungsrechte kennt das schweizerische Recht die Schiffsverschreibung und die gesetzlichen Pfandrechte an Schiffen 16), darunter insbesondere die Privilegien an Schiffen. Weitere dinglichen Rechte sind im schweizerischen Schiffahrtsrecht nicht vorgesehen 17). Das deutsche Recht, das der schweizerischen Schiffahrtsgesetzgebung in mancherlei Hinsicht als Vorbild gedient hat, kennt als Verwertungsrechte neben der vertraglichen und der gesetzlichen noch die richterliche Schiffshypothek 18). Daneben bleibt das heute fast bedeutungslos gewordene Bodmereipfandrecht als vertragliches Pfandrecht zu erwähnen 19). Im französischen Recht hat die Schiffshypothek 20) und die erst später eingeführte Binnenschiffshypothek 21) in der Regel eine vertragliche zu

12) Gebrauchsrechte oder Rechte zu unmittelbarem Sachgenuss.

13) SRG Art. 36; SSG Art. 37 Abs. 4.

14) DSchRG § 9 Abs. 1; Wüstendörfer, SHR, S 108.

15) Auch Wertrechte oder Haftungsrechte genannt.

16) SRG Art. 38ff. und Art. 51.

17) StenBull.NR, 1952, S. 534.

18) DSchRG § 8 Abs. 1; Abraham, Schiffshypothek, S. 205ff.; Wüstendörfer, SHR, S. 108ff.

19) Abraham, Schiffshypothek, S. 28; DHGB §§ 679ff.

20) Hypothèque maritime.

21) Hypothèque fluviale.

sein. Lediglich zugunsten von Steuerforderungen des Fiskus wird eine Ausnahme gemacht 22). Das englische Schiffsrecht kennt als Verwertungsrecht die legal mortgage, welche im Schiffsregister einzutragen ist und die equitable mortgage, welche ohne Eintrag besteht 23).

22) Gesetz vom 13. Juli 1925; Abraham, Schiffshypothek, S. 64.

23) MSA 1896, sec. 31 bis 46 und 57.

2. K A P I T E L

S C H I F F S R E G I S T E R

§ 3 Allgemeines

I. Begriff des Schiffsregisters

Das Schiffsregister ist ein öffentliches, durch ein Gericht oder durch eine staatliche Verwaltungsbehörde geführtes Buch, das in der Regel von jedermann, der ein Interesse glaubhaft zu machen vermag, eingesehen werden kann, und in das Aufzeichnungen über Identitätsmerkmale, Eigentumsverhältnisse und beschränkte dingliche Rechte 1) an Schiffen eingetragen werden. Es umfasst in seiner Gesamtheit nicht nur das Register selber, sondern auch alle zugehörigen Bücher und Belege.

II. Arten von Schiffsregistern

In der Schweiz werden für alle angeführten Arten von Schiffen 2) je eigene Schiffsregister geführt.

1. Binnenschiffe

a) Grössere Schiffe

Schweizerische Binnenschiffe werden ab einer Tragfähigkeit von fünfzehn Tonnen obligatorisch 3) und ab einer Tragfähigkeit von zwei Tonnen auf Verlangen hin 4) ins Schweizerische Binnenschiffsregister aufgenommen. Das deutsche Recht schreibt für die Registeraufnahme von Binnenschiffen eine Tragfähigkeit von mehr als zwanzig Tonnen oder eine Maschinenleistung von mehr als hundert effektiven Pferdestärken vor, lässt allerdings auch die Eintragung von Schleppern, Tankschif-

1) Nicht jedoch im Jachtregister.

2) Siehe oben, § 2 II.

3) SRG Art. 4.

4) SRG Art. 5.

fen und Stossbooten zu, welche die Voraussetzungen nicht erfüllen 5).

b) Kleinere Schiffe

Alle schweizerischen Schiffe, welche nicht in einem eidgenössischen Schiffsregister 6) eingetragen sind, müssen, abgesehen von einigen Ausnahmen, in ihrem Standortkanton in ein Register eingetragen werden 7).

2. Seeschiffsregister

Klassifizierte, seetüchtige Schiffe, die mindestens dreihundert Bruttoregistertonnen 8) aufweisen, können in das Schweizerische Seeschiffsregister eingetragen werden 9). Das deutsche Schiffsrecht setzt die Grenze für die Eintragung ins Seeschiffsregister auf fünfzig Kubikmeter Bruttoreaumgehalt an 10).

3. Jachtregister

Schweizerische Jachten zur See, welche die Voraussetzungen zur Aufnahme erfüllen, können in das Schweizerische Jachtregister eingetragen werden 11). Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt in Basel, das die Voraussetzungen der Aufnahme prüft, führt hier als Verwaltungsbehörde zugleich das Jachtre-

5) DSchRO § 10 Abs. 2.

6) Binnenschiffsregister oder Seeschiffsregister.

7) BSG Art. 15; Ausnahmen: VO zum BSG Art. 16.

8) In Bruttoregistertonnen zu 2,8316 m³ wird der Gesamtschiffsraum angegeben.

9) SSG Art. 30 Abs. 2.

10) DSchRO § 10 Abs. 1; Prüssmann, S. 33.

11) VOJ Art. 1.

gister 12).

4. Schiffsbauregister

Verschiedene im Schiffsbau tätige Nationen führen über Schiffsbauwerke 13) ein Register 14). Da das Schiffsbauregister im Hauptzweck der Eintragung einer Schiffshypothek dient, kann ein Registerblatt erst dann angelegt werden, wenn zugleich eine Schiffshypothek eingetragen wird 15). Daraus ist ersichtlich, dass dem Schiffsbauregister rein privatrechtliche Bedeutung zukommt 16). Die Schweiz mit unbedeutender Schiffsbautätigkeit kennt das Institut des Schiffsbauregisters nicht. Hier kann für den gewährten Kredit bis zur Eintragung des fertiggestellten Schiffes lediglich ein Retentionsrecht oder - sofern überhaupt möglich 17) - die Errichtung eines Eigentumsvorbehaltes als Sicherungsmittel dienen 18).

III. Bedeutung des Schiffsregisters

1. Öffentlichrechtliche Bedeutung

a) Binnenschiffsregister

Die Binnenschiffahrt spielt sich fast ausschliesslich auf Hoheitsgewässern ab; im Inland oder immer wieder auf den

12) VOJ Art. 2.

13) Schiffsbauwerk ist ein auf einer Schiffswerft im Bau befindliches Schiff.

14) Deutschland, DSchRO § 66, DSchRG § 76; Frankreich, lois no 67-5 du 3 janvier 1967 Art. 45 und 50, du Pontavice, S.193f., Code des Douanes Art. 245; Grossbritannien in Form des chattle-mortgage.

15) So im deutschen Recht, DSchRO § 66.

16) Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 276.

17) Vgl. Leemann in BE Kommentar N 16 zu ZGB Art. 726 und N 12 zu ZGB Art. 727.

18) ZGB Art. 715 und 895.

gleichen, genau bestimmten internationalen Stromsystemen. In diesem beschränkten Aktionsbereich fällt die Kontrolle der Schiffe nicht schwer, es genügt, wenn die Wasserfahrzeuge identifizierbar sind; sie müssen ihre Nationalitätszugehörigkeit nicht wie Seeschiffe in qualifizierter Form dokumentieren. Für den Betrieb der Schifffahrt müssen kleinere schweizerische Binnenschiffe nicht einmal in ein schweizerisches Binnenschiffsregister aufgenommen werden 19), es genügt, wenn sie in einem kantonalen Register immatrikuliert sind 20). Die öffentlichrechtliche Bedeutung des Binnenschiffsregisters liegt lediglich in der Identifizierung und Unterscheidung der Binnenschiffe. Dieses Register dient nicht als Instrument des Flaggenrechts sondern höchstens der Anknüpfung an das anwendbare Recht.

b) Seeschiffsregister

Die öffentlichrechtliche Bedeutung des Seeschiffsregisters liegt vor allem in der Kundbarmachung der Staatangehörigkeit des Schiffes. Ohne Eintragung eines Seeschiffes im Register darf weder ein Seebrief ausgestellt werden noch darf das Schiff nach aussen als schweizerisches Seeschiff auftreten, es fehlt ihm die Möglichkeit, seine Nationalität gegenüber ausländischen Behörden zu legitimieren. Das Schiffsregister dient der Identifizierung, insbesondere der Fixierung der Merkmale und der Eigentumsverhältnisse an einem Schiff. Auf der Grundlage dieser Angaben kann der Seebrief ausgestellt werden 21).

Mit der Registrierung des Fahrzeugs im Seeschiffsregister und mit der Aushändigung des Seebriefs erwirbt das Schiff das Flaggenrecht, das für das Schiff von entscheidender Bedeutung ist. Danach richtet sich in Krieg- und Friedenszeiten

19) SRG Art. 4 und 5.

20) BSG Art. 15.

21) Uebereinkommen 1958, Art. 5.

die nationale Zugehörigkeit und das anwendbare Recht auf hoher See. Fehlt dem Seeschiff das Flaggenrecht, so wird es auf hoher See als heimatloses Fahrzeug betrachtet und kann von jedem Staat als Piratenschiff aufgebracht werden 22).

c) Jachtregister

Ins Schweizerische Jachtregister können lediglich Sport- und Vergnügungsschiffe eingetragen werden. Diesen Schiffen geht der ökonomische Charakter ab, und die privatrechtliche Bedeutung tritt hier hinter die öffentlichrechtliche zurück. Entscheidendes Motiv für die Einführung eines schweizerischen Hochseejachtregisters war die Erlangung des schweizerischen Flaggenschutzes für die grosse Zahl der in schweizerischem Eigentum stehenden Hochseejachten 23).

2. Privatrechtliche Bedeutung

a) Binnenschiffsregister und Seeschiffsregister

In privatrechtlicher Hinsicht erfüllen sowohl das Binnenschiffsregister wie auch das Seeschiffsregister die Aufgabe der Offenlegung privater Rechtsverhältnisse an einem Schiff. Die Formerfordernisse, die das Registerrecht prägen, sind heute nicht mehr nur Ordnungsvorschriften oder geeignete Mittel zur Sicherung der Beweise, sondern sie dienen zur Hauptsache der Publizität. Die Publizitätsfunktion ist denn auch immer mehr zur Hauptfunktion des Registers geworden, es dient heute in erster Linie der Verkehrssicherheit. Daneben kann die Gültigkeit eines Rechtsaktes auch von der Einhaltung der Form abhängig sein, so dass unter Umständen in derselben Form Gültigkeits-

22) Uebereinkommen 1958, Art. 18f.; Demaurex, S. 111.

23) Butz, Diss. S. 39ff.

und Publizitätswirkung kombiniert sein können 24).

Vor Einführung des Schiffsregisters konnten sich die Schiffseigentümer die Vorteile der Registrierung dinglicher Rechte nicht zunutze machen. Die Verpfändung eines Schiffes als Fahrnisgegenstand konnte nur in der Form des Faustpfandes - bis zur Einführung des Schweizerischen Obligationenrechts allerdings in einigen Kantonen bereits in der Form der Fahrnisverschreibung 25) - vorgenommen werden. Da aber die frühere Verpfändung eines Schiffes nach Fahrnisrecht notwendigerweise zur Uebertragung des Besitzes an den Pfandgläubiger und mithin zur Stillegung des Schiffsfahrtsbetriebs führte, musste für die Pfandsicherung ein anderer Weg gefunden werden. In Anlehnung an ausländische Vorbilder konnte die Faustpfandsicherung nach Einführung der dem Grundbuch nachgebildeten Schiffsregister durch das Registerpfandrecht ersetzt werden.

b) Jachtregister

Die privatrechtliche Bedeutung des Jachtregisters ist gering. Von den dinglichen Rechten ist nur das Eigentum eintragbar; die beschränkten dinglichen Rechte können nicht eingetragen werden. Da die Vergnügungsschiffahrt ganz aus Mitteln des Eigentümers bestritten werden soll, besteht insbesondere für die Eintragung von vertraglichen Pfandrechten kein Bedürfnis.

24) Salis v., S. 8.

25) Oftinger in ZH Kommentar Das Fahrnispfand, Systematischer Teil N 66ff.

§ 4 Einrichtung und Führung der Register

I. Einrichtung

1. Aufbau

Das Binnenschiffs- und das Seeschiffsregister sind nach dem Realfoliensystem aufgebaut; sie sind nicht nach Personen, sondern nach Schiffen geordnet. Jedes Schiff erhält ein eigenes Registerblatt mit einer eigenen Ordnungsnummer, auf das neben der Schiffsbeschreibung in besonderen Abteilungen das Eigentum, die Nutzniessung und die Pfandrechte eingetragen werden. Daneben erhält das Hauptbuch auch Rubriken für Vor-, An- und Bemerkungen. Das Hauptbuch wird durch das Tagebuch ergänzt. In dieses werden alle beim Schiffsregisteramt eingehenden Anmeldungen von Einträgen unter genauer Zeitangabe fortlaufend aufgenommen. Die Angabe der Stunde des Eintrags ist wichtig, weil die Wirkung der eintragungspflichtigen Rechte an Schiffen auf den Zeitpunkt der Einschreibung im Tagebuch zurückbezogen wird 1). Da sich der Eintrag im Hauptbuch im Interesse der Uebersichtlichkeit auf die wesentlichen Angaben beschränkt, hat das Registeramt auch die Belege zu verwahren, die über Einzelheiten der Einträge Auskunft geben.

2. Oeffentlichkeit des Registers

Die Schiffsregister können den Zweck der Bekanntmachung dinglicher Rechte nur dann erfüllen, wenn sie nicht nur den beteiligten Parteien, sondern auch der Allgemeinheit zur Einsicht offen stehen. Dieses Prinzip der formellen Oeffentlichkeit, das eine notwendige Voraussetzung für die materielle Publizitätswirkung der Schiffsregister ist, verlangt, dass die Register-

1) GBVO Art. 27 Abs. 1.

einträge vollständig und genau sind und insbesondere die wahren Belastungen des Schiffes wiedergeben.

Nach schweizerischer Schiffahrtsgesetzgebung 2) kann jedermann, der ein Interesse glaubhaft zu machen vermag, Einsicht ins Schiffsregister 3) verlangen. Der Einblick ist aber nur soweit zu gewähren, als das Interesse reicht. Ausgeschlossen ist somit in der Regel der Einblick in den Teil des Registerblattes, wo die Pfandrechte aufgeführt sind. Die Glaubhaftmachung eines rechtlichen Interesses ist nicht notwendig, es reicht aus, wenn der Gesuchsteller genügend Anhaltspunkte für ein tatsächliches, wirtschaftliches, wissenschaftliches oder künstlerisches Interesse vorzubringen vermag. Misslingt der Nachweis des Interesses und wird die Einsicht nicht gewährt, so kann der Gesuchsteller gegen den Registerführer Beschwerde einreichen 4). Diese ist an keine Frist gebunden.

Ein qualifiziertes Mittel zur Erlangung grösserer Publizitätswirkung wird bei schweizerischen Schiffen verwendet. Jede Eintragung und Streichung eines Seeschiffes im schweizerischen Seeschiffsregister wird im Bundesblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt publiziert. Die Kundbarmachung hat aber nur geringe privatrechtliche Bedeutung, da die Veröffentlichung über die Zusammensetzung und Veränderung der Eigentumsverhältnisse und über das Bestehen von beschränkten dinglichen Rechten keine Auskunft gibt.

Das Prinzip der Öffentlichkeit gilt dem Grundsatz nach auch in Deutschland und in Grossbritannien 5). Frank-

2) SRG Art. 28 in Verbindung mit ZGB Art. 970.

3) Hauptbuch, Tagebuch und Belege.

4) GBVO Art. 104.

5) DSchRO § 8; MSA 1894, sec. 64.

reich kennt das Einsichtsrecht ins Register nicht, erteilt aber auf Gesuch hin einen Positiv- oder Negativattest über den Inhalt des Registers 6).

II. Führung der Register

1. Binnenschiffsregister

Für die Registrierung von Binnenschiffen wird von den als zuständig erklärten Grundbuchämtern ein eidgenössisches Schiffsregister geführt 7). Für die Schifffahrt auf dem Rhein hat der Bundesrat ausschliesslich die Grundbuchämter von Basel, Liestal und Rheinfelden als Registerämter vorgesehen 8). Die Registerämter unterstehen den kantonalen Aufsichtsbehörden über das Grundbuch, diese wiederum sind der Oberaufsicht des Bundesrates unterstellt. Gegen die Amtsführung der Registerbehörde kann wie bei der Führung des Grundbuches erstinstanzlich bei der kantonalen Aufsichtsbehörde und letztlich beim Bundesgericht Beschwerde geführt werden 9). Die registerführenden Beamten haften nach gleichen Grundsätzen, die auch für die Führung des Grundbuches anwendbar sind. Für das schadenstiftende Verhalten der Registerbeamten trifft die Kantone eine Kausalhaftung. Rückgriff auf den registerführenden Beamten kann nur dann genommen werden, wenn diesem ein Verschulden nachgewiesen werden kann 10).

2. Seeschiffsregister

Das Schweizerische Seeschiffahrtsamt in Basel ist die einzige Behörde, welche das Register führt, in das die schwei-

6) Abraham, Schiffshypothek, S. 198.

7) SRG Art. 1; VVO zum SRG Art. 1.

8) VVO zum SRG Art. 1 Abs. 3.

9) SRG Art. 3.

10) ZGB Art. 955.

zerischen Seeschiff eingetragen werden 11). In der Schifffahrtsverordnung vom 20. November 1956 (SSV) übertrug der Bundesrat die Registerführung dem Grundbuchverwalter des Kantons Basel-Stadt. Dieser untersteht der Aufsicht des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements 12). Für Schäden aus der Führung des Schweizerischen Seeschiffsregisters haftet der Bund kausal. Der Rückgriff auf die verantwortlichen Beamten bleibt auf die Verschuldensfälle beschränkt 13). Die registerführenden Beamten unterstehen hier also bezüglich ihrer Rechte und Pflichten nicht dem kantonalen Recht, sondern dem Bundesrecht.

3. Jachtregister

Das Schweizerische Jachtregister wird durch das Schweizerische Seeschiffahrtsamt geführt. Gegen Entscheide der registerführenden Behörde kann beim Eidgenössischen Politischen Departement Beschwerde erhoben und letztinstanzlich beim Bundesgericht Verwaltungsgerichtsbeschwerde geführt werden 14).

4. Führung der Register im Ausland

In Deutschland werden die Schiffsregister von den Amtsgerichten geführt 15). In Frankreich wird das Zollamt des Heimathafens mit der Registerführung betraut. Registerbeamter ist der receveur des douanes. Auch in Grossbritannien wird die Registerführung nicht von einem Gericht versehen, sondern von der Zollbehörde: durch den chief officer of customs 16).

11) Nach der Barceloner Erklärung von 1921 durften die Schiffe seefahrender Binnenstaaten ohne direkten Seeanstoss nur an einem Ort eingetragen werden. Das Uebereinkommen 1958 hat diese Regelung jedoch erweitert, so dass die Schweiz heute mehrere Registerorte bezeichnen könnte; Uebereinkommen 1958, Art. 5; Demaurex, S.29.

12) SSV Art. 2.

13) SSG Art.11.

14) VOJ Art. 2; OG Art. 98 lit.b.

15) DSchRO § 1 Abs. 1.

16) MSA 1894, sec. 4 und 5.

§ 5 Eintragung

I. Gegenstände der Eintragung

1. Binnenschiffe

a) Grössere Schiffe

Ins Binnenschiffsregister einzutragen sind Binnenschiffe, deren Eigentümer ihr Domizil in der Schweiz haben und die eine Tragfähigkeit von mindestens fünfzehn Tonnen aufweisen und zur gewerbsmässigen Beförderung von Personen und Gütern verwendet werden. Für die Einhaltung des formell schweizerischen Charakters der Binnenschifffahrt dürfen nur solche Schiffe ins Binnenschiffsregister eingetragen werden, die zu mehr als der Hälfte Einzelunternehmern mit Wohnsitz oder Unternehmen mit Sitz in der Schweiz gehören 1).

Im Gegensatz zu Jachten zur See konnten schweizerische Sport- und Vergnügungsschiffe von mindestens zwei Tonnen Tragfähigkeit schon seit Erlass des Bundesgesetzes 2) ins Binnenschiffsregister eingetragen werden 3). Den Binnenschiffen konzessionierter Schifffahrtsunternehmen und den Binnenschiffen der Schweizerischen Bundesbahnen bleibt das Binnenschiffsregister verschlossen 4), sie können jedoch ins Pfandbuch für Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmen eingetragen werden.

b) Kleinere Schiffe

Alle weder im Binnenschiffs-, Seeschiffs- noch im Jachtregister eingetragenen Schiffe - es sind dies insbesondere kleinere Schiffe wie Ruderboote, Jollen, kleine Motorboote etc.-

1) SRG Art. 4.

2) 28. September 1923.

3) SRG Art. 5.

4) SRG Art. 6; VZEG Art. 5.

müssen, von wenigen Ausnahmen abgesehen 5), in irgend ein kantonales Register eingetragen werden 6).

2. Seeschiffe

Die strengsten Voraussetzungen für die Registrierung von Schiffen gelten für Seeschiffe. Dies kommt nicht von ungefähr. Die Schweiz als Binnenland ohne Seeanstoss verfügt über keine eigenen Seehäfen; schweizerische Seeschiffe können sich nur entweder auf hoher See oder auf fremden Hoheitsgewässern bewegen. Die schweizerische Seeschifffahrt ist deshalb von den Hafeneinrichtungen derjenigen Staaten abhängig, deren Seehäfen angelaufen werden. Die Duldung schweizerischer Schiffe auf fremden Gewässern ist nur solange gewährleistet, als sich jedes einzelne Schiff vorschriftsgemäss verhält; schon das Fehlverhalten eines einzigen Seeschiffes könnte die von der Schweiz geachteten Neutralitätsregeln verletzen und zu Konflikten führen, die eine schweizerische Seeschifffahrt erschweren oder verunmöglichen. Angesichts dieses schwierigen Standes der schweizerischen Handelsflotte war der Gesetzgeber schon von Anfang an bestrebt, die Seeschifffahrt unter kontrollierbare schweizerische Führung zu stellen und von fremden Einflüssen fern zu halten. Dem Prinzip der sauberen Flagge wurde aber derart konsequent nachgelebt, dass die schweizerische Seehandelsflotte bis heute von eher bescheidenem Umfang ist. Angesichts dieser unbefriedigenden Situation hat der Gesetzgeber zur Förderung der schweizerischen Seeschifffahrt die Möglichkeit der Auslandfinanzierung erweitert 7). Heute kann ein Seeschiff bis unmittelbar unter fünfzig Prozent seines Buchwertes mit ausländischen Mitteln finanziert werden 8).

5) VO zum BSG Art. 16.

6) BSG Art. 15.

7) AS 1977, S. 1323 und 1327.

8) SSG Art. 24 Abs.2.

Damit ein schweizerisches Seeschiff ins Seeschiffsregister eingetragen werden kann, müssen einige Voraussetzungen erfüllt sein. Als eintragungsfähig bezeichnet das Gesetz nur Schiffe, die zu gewerbsmässiger Beförderung von Personen und Gütern verwendet werden oder hierfür bestimmt sind und mindestens dreihundert Bruttoregistertonnen aufweisen. Schiffe, die im Eigentum des Bundes, der Kantone oder schweizerischer öffentlich-rechtlicher Körperschaften und Anstalten stehen, müssen keine weiteren, als die nautischen Bedingungen erfüllen 9), um das Recht zur Eintragung ins Seeschiffsregister zu erlangen. Die privatrechtlichen Unternehmen als Schiffseigentümer müssen noch weiteren Anforderungen genügen. Alle am Eigentum eines schweizerischen Seeschiffes Beteiligten, z.B. der Inhaber einer Einzelfirma, alle Gesellschafter, Kommanditäre, Aktionäre, Genossenschafter oder sonstigen Teilhaber müssen Schweizerbürger sein 10). Bei bestimmter Gestalt des Unternehmens wird von den Beteiligten sogar noch schweizerischer Wohnsitz verlangt 11). Diese Nationalitätsvorschriften sind aufgestellt worden, damit ein Schiff bei einem internationalen Konflikt nicht wegen tatsächlicher ausländischer Beherrschung prisenrechtlich als ausländisches Schiff betrachtet werden kann und daraufhin zur Kriegsbeute einer Kampfpartei geschlagen wird 12).

3. Jachten

Schweizerische Hochseejachten können als Sport- und Vergnügungsschiffe ins Schweizerische Jachtregister eingetragen werden, wenn sie nach Grösse, Bauart und Ausrüstung für

9) Seetüchtig sein.

10) SSG Art. 20.

11) SSG Art. 20 Abs. 1 bis 3, Art. 21 Abs. 2 bis 4.

12) Demaurex, S. 39ff. und 60f.

Fahrten auf See verwendet werden können und in schweizerischem Eigentum stehen 13).

II. Einträge

1. Eintragungen

Im Schiffsregisterrecht gibt es wie im Grundbuchrecht nur eine beschränkte Zahl eintragbarer Rechte. Neben der inhaltlichen Ausgestaltung dieser Rechte ist die Vertragsfreiheit eingeschränkt. Niemand braucht sich andere als die vorgesehenen Eintragungen entgegenhalten zu lassen. Dieser Numerus clausus von Eintragungen dient vorwiegend der Rechtssicherheit im Registerverkehr.

Dem Grundsatz nach sind die Schiffsregister gleich aufgebaut wie das Grundbuch, sie haben indes zum Gegenstand der Eintragung nicht Immobilien sondern bewegliche Sachen. Die den Immobilien eigentümlichen Rechte wie Grunddienstbarkeiten, Wohnrecht, Baurecht und Grundlasten fallen somit als eintragbare Rechte ausser Betracht. Es können mithin nur noch die übrigen dinglichen Rechte und von diesen auch nur das Eigentum, die Nutzniessung und die Pfandrechte im Schiffsregister eingetragen werden 14).

Das Eigentum als umfassendstes Recht an einer Sache kann als solches und daneben in seinen Unterarten als Gesamt- oder als Miteigentum eingetragen werden. Weitere noch so eng mit dem Eigentum verbundene Rechte wie fiduziarisches Eigentum und Sicherungsübereignung können nicht eingetragen werden.

Alle übrigen eintragbaren Rechte an einem Schiff gehören zu den beschränkten dinglichen Rechten. Darunter fällt

13) VOJ Art. 5 und 6.

14) SRG Art. 31ff., SSG Art. 37ff.

die Nutzniessung. Wird sie vertraglich bestellt, so bedarf es zu ihrer Entstehung eines Eintrags im Schiffsregister; besteht sie von Gesetzes wegen 15), so wirkt sie ohne Eintrag gegenüber jedem Dritten, der von der Berechtigung Kenntnis hat; der nachträgliche Registereintrag hat hier nur noch deklarativen Charakter.

Ins Register eintragbar sind weiter die Pfandrechte. Sie sind für das Registerrecht von grosser Bedeutung. Hauptsächlich ihretwegen sind die Schiffsregister eingerichtet worden, denn ohne Einführung der Registerpfandrechte könnten die Forderungen der Schiffsgläubiger nicht sinnvoll gesichert werden. Das Schiff als bewegliche Sache müsste zur Realisierung nämlich als Fahrnispfand in den Besitz des Gläubigers übergehen und wäre dem Verkehrszweck und der Verfügungsmacht des Eigentümers entzogen. Ins Schiffsregister einzutragen sind jedoch nur die vertraglichen Pfandrechte und die gesetzlichen Pfandrechte des Art. 51 SRG die der Eintragung bedürfen, alle übrigen gesetzlichen Pfandrechte, insbesondere alle Privilegien bestehen ohne Eintragung von Gesetzes wegen.

2. Anmerkungen

Die Anmerkungen gehören nicht zu den Registereintragungen mit konstitutiver Wirkung. Sie dienen lediglich der Kundbarmachung privater und öffentlicher Rechtsverhältnisse, die schon vor ihrer Aufnahme im Register bestehen. Von allen möglichen Anmerkungen, die im Grundbuch festgehalten werden können, ist im schweizerischen Schiffsregisterrecht die Anmerkung von Zugehör und die Anmerkung des Reeders ausdrücklich erwähnt 16). Diese zahlenmässige Beschränkung liegt

15) Z.B. ZGB Art. 473.

16) SRG Art. 26 Abs. 4; SSG Art. 93.

nicht in einer Wesensbeschränkung des Schiffsregisters, sondern in der besonderen Natur des Schiffes als bewegliche Sache begründet. Fallen doch zum Beispiel alle öffentlichrechtlichen Beschränkungen und privatrechtlich eingeräumten Berechtigungen weg, die sich im Grundbuchrecht aus der Nachbarschaft zweier Grundstücke ergeben.

Der Anmerkung von Zugehör kommt vor allem prozessuale Bedeutung zu. Ist sie angemerkt, so wird Zugehörseigenschaft vermutet und die Beweislast trägt derjenige, welcher sie bestreitet. Die Löschung der Zugehör aus dem Register darf nur mit Zustimmung aller aus dem Schiffsregister ersichtlichen Berechtigten vorgenommen werden.

Als weitere Besonderheit kennt das Schiffsregisterrecht die Anmerkung des Reeders. Diese ist für die Passivlegitimation bei Ansprüchen aus dem Betrieb des Seeschiffes von Bedeutung 17).

3. Vormerkungen

Von weit grösserer Bedeutung als die Anmerkungen sind die Vormerkungen. Dies zeigt sich schon darin, dass die Regelungen des Schiffsregisters kaum von jenen im Grundbuchrecht abweichen. Vormerkungen sind wie die Anmerkungen buchtechnisch keine Eintragungen, sie können keine dingliche Wirkung erlangen. je nach ihrem Inhalt können sie verschiedenen Zwecken dienen.

Sichert die Vormerkung einen persönlichen Anspruch, so wird sie zur allgemeinen Ankündigung gegenüber Dritten getragen; das persönliche Recht erfährt eine Verstärkung, die gegenüber jedem später erworbenen Recht wirkt. Dieses verstärkte persönliche Recht hat aber keine Sperrwirkung gegenüber dinglichen Rechten; gegenüber diesen vermag der Vormerkungsschutz

17) SSG Art. 46 und 93.

nur eine Duldungspflicht zu bewirken 18). So können an schweizerischen See- und Binnenschiffen sowohl die Schiffsmiete wie auch die Charterverträge vorgemerkt werden 19). Mit der Vormerkung dieser Verwendungsverträge wird bewirkt, dass jeder neue Eigentümer dem Berechtigten die Benützung des Schiffes nach Massgabe des Verwendungsvertrages gestatten muss 20). Gegenüber allen später errichteten beschränkten dinglichen Rechten geht die vorgemerkte Schiffsmiete oder der Chartervertrag vor.

Die Vormerkung einer Verfügungsbeschränkung soll verhindern, dass die Erfüllung einer früheren Verpflichtung durch eine spätere Verfügung zugunsten eines Dritten vereitelt oder beeinträchtigt wird. Obwohl die Vormerkung auch hier dem Berechtigten noch kein dingliches Recht gibt, wirkt sie doch wie ein dingliches Veräußerungsverbot, indem jede Verfügung über ein Schiff gegenüber dem Vorgemerkten unwirksam ist 21).

Die Vormerkung der vorläufigen Eintragung dient zur Sicherung behaupteter dinglicher Rechte, sie bereitet eine Schiffsregisterbereinigung vor und soll verhindern, dass ein allfälliger Berichtigungsanspruch vereitelt wird. Diese Schutzeintragung ist erforderlich, weil ein Berechtigter wegen des öffentlichen Glaubens des Schiffsregisters Gefahr läuft, seinen mit dem Eintrag nicht übereinstimmenden Anspruch vorzeitig zu verlieren. Mit der vorläufigen Eintragung wird bereits ein Anspruch auf dingliche Rechtsänderung vorgemerkt.

18) Homberger in ZH Kommentar N 8 zu ZGB Art. 959; SRG Art. 27f.

19) SRG Art. 27; SSG Art. 92 Abs. 4 und 94 Abs. 3.

20) SSG Art. 91 und 92 in Verbindung mit OR Art. 260.

21) BGE 104 II 176ff.

III. Verfahren

1. Anmeldung

Binnenschiffe, welche die Voraussetzungen zur obligatorischen Aufnahme ins Register erfüllen, sind bei einem für die Eintragung zuständigen Binnenschiffsregisteramt anzumelden 22). Die Anmeldung eines Seeschiffes hat beim Schweizerischen Seeschiffsregisteramt in Basel zu erfolgen 23). Der Anmeldung sind unter anderem Angaben über die Spezifikation und Herkunft des Schiffes sowie über den Eigentümer beizulegen. Bei ausländischen Schiffen ist der Nachweis zu erbringen, dass sie aus den ausländischen Schiffsregistern gestrichen sind 24). Bei Seeschiffen darf die Uebereinstimmungsbescheinigung des Seeschiffahrtsamtes nicht fehlen.

2. Prüfung und Zulassung

a) Binnenschiffe

Wenig kompliziert ist das Prüfungs- und Zulassungsverfahren bei Binnenschiffen. Der Schiffseigentümer hat seine Angaben bei der Anmeldung lediglich glaubhaft zu machen. Erachtet das Schiffsregisteramt die Voraussetzungen zur Aufnahme als gegeben, so wird das Schiff ins Register eingetragen.

b) Seeschiffe

Bei schweizerischen Seeschiffen gliedert sich das Zulassungsverfahren in zwei Teile auf. In einer ersten Phase hat der Schiffseigentümer eine Zulassungsbewilligung zu erlangen. Diese wird durch das Schweizerische Seeschiffahrtsamt ausge-

22) VVO zum SRG Art. 1.

23) SSG Art. 33.

24) SRG Art. 12.

stellt, wenn der Seetüchtigkeitsattest 25) zusammen mit der Uebereinstimmungsbescheinigung 26) vorliegt.

In der zweiten Phase beantragt der Eigentümer des Schiffes die Eintragung im Seeschiffsregister. Das Seeschiffsregisteramt überprüft die eingereichten Unterlagen nicht auf ihre materielle Richtigkeit, sondern auf ihre Vollständigkeit hin und nimmt bei deren Vorhandensein die Eintragung vor.

Zur Beibehaltung des flaggenrechtlich bedingten schweizerischen Charakters des Schiffes haben die Eigentümer dem Schweizerischen Seeschiffahrtsamt alljährlich einen Revisionsbericht einzureichen, woraus insbesondere die Einhaltung der gesetzlichen Bedingungen hervorgeht 27).

3. Bedingte Aufnahme

Bei der Erwerbung eines ausländischen Schiffes kommt es vor, dass das Fahrzeug zur Zeit der Registeranmeldung noch in einem ausländischen Schiffsregister eingetragen ist. In diesem Stadium kann das Schiff weder zur Schifffahrt unter Schweizerflagge zugelassen werden noch darf ein Schiffszertifikat ausgestellt werden. Auch können keine vertraglichen Pfandrechte am Schiff bestellt werden. Um einen ununterbrochenen Fortbestand der Pfandhaft zu ermöglichen, gestattet die schweizerische Schifffahrtsgesetzgebung, in Abweichung vom Grundbuchrecht 28), die bedingte Registeraufnahme eines noch auswärts eingetragenen Schiffes. Die Registerbehörde stellt dem Anmeldenden nach der bedingten Eintragung einen Registerauszug mit

25) Klassifikationsattest.

26) Eine Uebereinstimmungsbescheinigung wird einem Schiffseigentümer ausgestellt, wenn die Voraussetzungen zur Führung schweizerischer Seeschiffe erfüllt sind.

27) SSG Art. 26.

28) GBVO Art. 12.

dem Vermerk aus, dass alle Eintragungen und Vormerkungen erst im Zeitpunkt der Streichung des Schiffes im bisherigen Schiffsregister wirksam werden 29).

IV. Aufhebung und Veränderung der Einträge

1. Uebertragungen in ein anderes Register

a) Innerhalb der Schweiz

Entfallen die örtlichen Voraussetzungen der Registrierung eines Binnenschiffes 30) am Registerort, so hat der Schiffseigentümer die Uebertragung des Schiffes ins neu zuständige Register zu veranlassen 31). Die Uebertragung kann der Schiffseigentümer auch beantragen, wenn er sein Schiff in ein anderes, für dasselbe Gewässer vorgesehene Schiffsregister übertragen will. Diesen beiden Uebertragungsarten im Inland sind keine grossen Hindernisse in den Weg gelegt. Das bisherige Schiffsregisteramt übermittelt dem neuen Registeramt einen vollständigen Auszug über alle Eintragungen und Belastungen und benachrichtigt gleichzeitig alle aus dem Register Berechtigten. Da die Uebertragung eines Schiffes in ein anderes Register aus einer Streichung und einer Aufnahme besteht, sind diese beiden Registeroperationen in der in Art. 16 Abs. 1 SRG vorgeschriebenen Form öffentlich bekannt zu geben. Im Interesse des Gläubigerschutzes können sich alle dinglich Berechtigten während eines Jahres seit der öffentlichen Bekanntmachung der Uebertragung weiterhin auf den Gerichtsstand und den Betreibungsort am bisherigen Registerort berufen 32).

29) SRG Art. 15.

30) Für schweizerische Seeschiffe stellt sich dieses Problem nicht, da Basel der einzige schweizerische Registerort ist.

31) SRG Art. 18.

32) SRG Art. 18 Abs. 4.

b) In ein ausländisches Register

Die Uebertragung eines Schiffes in ein ausländisches Register kommt der Streichung des Fahrzeugs in allen schweizerischen Registern gleich. Mit dieser radikalen Operation ist insbesondere eine Gefährdung der Gläubigerrechte verbunden, welcher der schweizerische Gesetzgeber mit wirksamen Schutzvorkehrungen begegnen musste.

aa) Binnenschiffe

Sind die Voraussetzungen der obligatorischen Aufnahme eines Binnenschiffes ins Register nicht mehr gegeben 33), oder will der Eigentümer sein Schiff ins Ausland verkaufen, so hat der Eigentümer sowie bei rechtsgeschäftlicher Veräusserung auch der Erwerber, bei Erbgang und Zwangsvollstreckung hingegen nur der Erwerber dem Schiffsregisteramt den Auftrag auf Streichung des Schiffes einzureichen. Nach Anmerkung dieses Antrags leitet das Registeramt ein besonderes Notifikationsverfahren ein, bei dem alle durch Eintragung oder Vormerkung Berechtigten die Streichung mit Einspracheerhebung verhindern können. Die Streichung des Schiffes aus dem Binnenschiffsregister kann erst nach Beseitigung allfälliger Einsprachen vorgenommen werden.

bb) Seeschiffe

Die freiwillige Uebertragung eines Seeschiffes ins Ausland bedarf im Interesse einer ständig möglichen Landesversorgung der Zustimmung des Bundesrates 34). Im Gegensatz zu den Binnenschiffen wirkt sich die Streichung hier nur flaggenrechtlich auf die Staatsangehörigkeit der Seeschiffe aus; die priva-

33) SRG Art. 4.

34) SSG Art. 36.

ten Rechte am Schiff werden durch die Streichung nicht beschlagen, sie bleiben weiterhin bestehen 35).

2. Streichung

a) Anmeldung

Streichungen im Schiffsregister werden auf Antrag hin oder von Amtes wegen vorgenommen. Liegt ein obligatorischer Streichungsgrund vor, so ist der Schiffseigentümer unter Androhung einer Ordnungsbusse zu dessen Anzeige verpflichtet 36).

b) Streichungsgründe

aa) Bei Binnenschiffen

Zur Streichung anzumelden ist ein Binnenschiff, das untergegangen oder dauernd betriebsunfähig geworden ist. Der Streichungsgrund wird im Register angemerkt und den eingetragenen Berechtigten wird eine sechsmonatige Frist zur Einspracheerhebung angesetzt. Unterbleibt die Einsprache oder wird sie nicht innerhalb von fünf Jahren abgewiesen, so kann das Schiff aus dem Register gestrichen werden.

Fallen die Voraussetzungen der obligatorischen Aufnahme eines Binnenschiffes weg, so muss das Schiff nicht von Amtes wegen aus dem Register gestrichen werden, es kann unter Eintragung einer dahingehenden Bemerkung weiterhin im Schiffsregister belassen werden 37).

Eingetragene Binnenschiffe, die der Eintragungspflicht nicht unterliegen, können unter Vorbehalt der Zustimmung aller Berechtigten jederzeit aus dem Register gestrichen werden 38).

35) SSG Art. 40.

36) SRG Art. 20 und 62.

37) SRG Art. 21.

38) SRG Art. 22.

bb) Bei Seeschiffen

Die freiwillige Streichung eines schweizerischen Seeschiffes zufolge Verkaufs an einen ausländischen Käufer kann nur mit bundesrätlicher Bewilligung erfolgen. Verweigert der Bundesrat die beantragte Streichung, so hat der Bund das Seeschiff innert zehn Tagen zum Marktpreis zu erwerben, sofern die Landesregierung nicht innert dieser Zeit den Verkauf auf dem Weg der öffentlichen Versteigerung verfügt. Obwohl diese Massnahmen wirtschaftspolitische Eingriffe in die private Seeschifffahrt darstellen, sind sie doch unter dem Gesichtspunkt einer ausreichenden wirtschaftlichen Landesverteidigung gerechtfertigt.

Zur Freihaltung der schweizerischen Hochseeflotte von ausländischen Einflüssen kann der Bundesrat bei drohender Gefahr von Amtes wegen die Streichung eines Schiffes aus dem Seeschiffsregister anordnen. Werden aus irgendwelchen Gründen die Staatsangehörigkeits- oder Wohnsitzvoraussetzungen der Eigentümer und der Unternehmensleitung nicht mehr erfüllt, und haben die Schiffseigentümer den Mangel trotz Aufforderung nicht behoben, so kann der Bundesrat nach einer Frist von vier Monaten von Amtes wegen die Streichung oder die öffentliche Versteigerung des Schiffes verfügen 39).

3. Schutz der Rechte Dritter

Vor der Revision vom 8. Oktober 1971 war das Schiffsregistergesetz gekennzeichnet durch eine komplexe Schutzvorrichtung gegen Beeinträchtigung der Rechte Dritter an einem Schiff. Es wurde in konsequenter und ausführlicher Art und Weise dafür gesorgt, dass keine Drittrechte durch Registeroperationen verloren gingen. Durch ein schwerfälliges und aufwendiges Aufgebots-

39) SSG Art. 27.

verfahren am Registerort und am Ort des bisherigen Heimathafens des Schiffes wurde jedermann in die Lage versetzt, gegen die Aufnahme und Streichung des Schiffes Einsprache zu erheben. Diese komplizierte Ordnung verlor aber ihre Bedeutung, als alle Rheinuferstaaten den Registerzwang für Binnenschiffe einführten, und die dinglichen Rechte an solchen Schiffen mithin durch Eintragung allgemein offenkundig wurden 40). Nach heutigem schweizerischem Registerrecht ist nur noch die öffentliche Bekanntmachung der Aufnahme und der Streichung eines Schiffes beibehalten worden 41).

Als Ersatz für die präventive Einsprache im Aufgebotsverfahren wurde anlässlich der Gesetzesrevision von 1971 eine besondere Klagemöglichkeit eingeführt, mit der die Interessen Dritter ebenfalls genügend geschützt werden können. Nach dem Vorbild der Grundstückberichtigungsklage 42) kann bei ungerechtfertigter Aufnahme eines Schiffes innerhalb der fünfjährigen Tabularersitzungsfrist auf Streichung des Schiffes geklagt werden 43).

4. Fehlerhafte Einträge

- a) Ungerechtfertigte Aufnahme
- aa) Binnenschiffe

Gegen die ungerechtfertigte Aufnahme eines Schiffes ins Binnenschiffsregister kann jedermann während der Tabularersitzungsfrist von fünf Jahren auf Streichung des Schiffes

40) Das Uebereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen vom 25. Januar 1965 bestätigt den Registerzwang in allen Rheinuferstaaten.

41) SRG Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 Abs. 2.

42) ZGB Art. 975.

43) SRG Art. 14.

im Register klagen 44).

bb) Seeschiffe

Wird ein Schiff ungerechtfertigt ins Seeschiffsregister aufgenommen, so kann das Schiff von Amtes wegen aus dem Register gestrichen werden, wenn der Mangel nicht im Berichtigungsverfahren zu beheben ist 45).

b) Berichtigungsverfahren

aa) Binnenschiffe

Zur Behebung von fehlerhaften Eintragungen ins Binnenschiffsregister war im alten Schiffsregisterrecht ein schwerfälliges Aufgebotsverfahren vorgesehen, das dem Bedürfnis nach schneller und leichter Berichtigung der Einträge nicht entsprach. Mit der letzten Gesetzesrevision von 1971 gelang es nun, die wirkungsvolle, der Grundbuchberichtigungsklage nachgebildete Registerberichtigungsklage einzuführen. Danach können fehlerhafte Einträge, die den Inhalt eines eingetragenen Rechts betreffen unter Mitwirkung des Richters berichtigt werden. Lediglich kleine, inhaltlich bedeutungslose Fehler werden ohne Mitwirkung der Parteien oder des Richters von Amtes wegen vom Registerführer korrigiert 46).

bb) Seeschiffe

Ist eine notwendige Voraussetzung für die Eintragung eines Seeschiffes nicht mehr gegeben, so sieht das Registerrecht nicht die sofortige, für alle Beteiligten folgenschwere Streichung des Schiffes vor, sondern es wird ein Verfahren ein-

44) Analog der Grundbuchberichtigungsklage in ZGB Art. 975.

45) SSG Art. 27.

46) GBVO Art. 99.

geleitet, das in drei Phasen unterteilt ist und dem Eigentümer genügend Zeit lässt, den beanstandeten Mangel zu beheben. Im ersten Abschnitt des Verfahrens läuft für den Eigentümer oder dessen Rechtsnachfolger eine dreissigtägige Frist zur Behebung des Mangels an. Können die Voraussetzungen bis dahin nicht wieder erfüllt werden, und machen auch die Beteiligten von den ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Behebung des Mangels keinen Gebrauch, so setzt das Seeschiffahrtsamt in einem weiteren Schritt die Uebereinstimmungsbescheinigung ausser Kraft und ordnet den Rückzug des Seebriefes an. Wird der Mangel nach weiteren drei Monaten nicht behoben, so verfügt der Bundesrat die Streichung des Schiffes oder ordnet dessen öffentliche Versteigerung an, bei der sich auch der Bund als Mitbieter beteiligen kann⁴⁷⁾).

Sind am Eigentum eines Schiffes mehrere Personen beteiligt, so treten die Mängel gegebenenfalls auch nur bei einzelnen Eigentümern auf. Die Berichtigung kann hier unabhängig von der Art des gemeinschaftlichen Eigentums sowohl auf gutlichem Weg wie auch durch Ausschluss des die Bedingungen nicht mehr erfüllenden Berechtigten erfolgen. Unter Miterben haben diejenigen ein Vorrecht auf Zuteilung des anteilmässigen Eigentums am Seeschiff, welche die gesetzlichen Bedingungen erfüllen⁴⁸⁾. Bei einer Genossenschaft begnügt sich die Gesetzgebung mit dem Ausschluss jener Genossenschafter, welche die gesetzlichen Bedingungen nicht erfüllen. Bei einer Aktiengesellschaft, Kommanditaktiengesellschaft oder einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung werden die Aktien oder Stammanteile des säumigen Gesellschafters versteigert, sofern nicht die übrigen Aktionäre oder Gesellschafter gesamthaft mindestens die Hälfte des Grundkapitals oder Stammkapitals besitzen und ihrerseits die gesetz-

47) SSG Art. 28.

48) SSG Art. 28.

lichen Bedingungen erfüllen 49).

5. Ablösung von dinglichen Rechten

a) Bei Binnenschiffen

Im Binnenschiffsregisterrecht hat das Lastenbereinigungsverfahren mit der Gesetzesrevision vom 8. Oktober 1971 eine wesentliche Vereinfachung erfahren. Das frühere Verfahren war kompliziert und langwierig und erinnerte stark an das Rechtsöffnungs- und Aberkennungsverfahren im SchKG. Es diente vor allem dem Schutz der Gläubiger vor Verlust ihrer Vorzugsrechte. Mit der Einrichtung der Schiffsregister in allen Rhein-anliegerstaaten wurden die Vorzugsrechte, insbesondere die rechtsgeschäftlichen Pfandrechte schon bei ihrer Entstehung registerrechtlich festgehalten und bedurften dann zu ihrem Schutz und zu ihrer Durchsetzung keines weiteren Verfahrens mehr. Die Neuregelung beschränkt sich deshalb heute auf den besonderen Schutz einiger Privilegien beim Verkauf eines Binnenschiffes 50).

Gemäss Art. 28 SRG ist die gemeinrechtliche Regelung über den Untergang dinglicher Rechte auch auf Binnenschiffe anwendbar. Der Belastete kann ohne Mitwirkung des angeblichen oder ursprünglich Berechtigten die Löschung des untergegangenen dinglichen Rechts beim Richter am Registerort beantragen 51). Bei offensichtlich haltlosen Einträgen kann die Löschung des Rechts vom Registerführer selber ausgehen 52).

49) SSG Art. 29.

50) SRG Art. 16 und 53bis.

51) Homberger in ZH Kommentar N 1 - 5 zu ZGB Art. 976.

52) ZGB Art. 976 Abs. 3.

b) Bei Binnenschiffen und Seeschiffen

Bei der rechtsgeschäftlichen Veräußerung eines Binnenschiffes oder Seeschiffes können die gesetzlich privilegierten Gläubiger durch zweimalige öffentliche Bekanntmachung aufgefordert werden, ihre gesetzlichen Pfandrechte innert Frist gegenüber dem Erwerber anzumelden, ansonst sie ihres Anspruchs verlustig gehen 53).

V. Wirkung der Nichteintragung eines Schiffes

1. Allgemeines

Unterbleibt die Eintragung ins Binnenschiffs- oder ins Seeschiffsregister, so wird das Schiff privatrechtlich wie ein gewöhnlicher Fahrnisgegenstand behandelt. Insbesondere ist die Errichtung eines Registerpfandrechts nicht möglich, das Schiff kann nur noch nach den Faustpfandregeln verpfändet werden, es muss bei der Pfandrechtsbestellung in den Besitz des Pfandgläubigers übertragen werden 54) und ist damit der Ausübung der Schifffahrt durch den Reeder entzogen.

2. Seeschiffe

Seeschiffe, die in kein Schiffsregister eingetragen sind, können kein nationales Flaggenrecht erlangen, sie gelten ausserhalb einer staatlichen Hoheitszone als Piratenschiffe und können von jedem Staat aufgebracht werden 55).

53) SRG Art. 16; SSG Art. 39.

54) ZGB Art. 884.

55) Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 1370; Uebereinkommen 1958, Art. 5.

VI. Wirkung der Nichteintragung und der mangelhaften Eintragung eines Rechts an einem Schiff

- 1) Folgen der Nichteintragung eines Rechts an einem Schiff
 - a) Gemeinsame Regeln

In privatrechtlicher Hinsicht hat der Nichteintrag dinglicher Rechte an Schiffen ähnliche Folgen wie bei Grundstücken. In den beiden wichtigsten schweizerischen Schiffsregistern gilt wie im Grundbuchrecht das Eintragungsprinzip. Für die Entstehung, Aufhebung und Aenderung dinglicher Rechte ist deren Eintrag im Register erforderlich; so beim rechtsgeschäftlichen Eigentumserwerb, bei der rechtsgeschäftlichen Bestellung einer Nutzniessung und in der Regel bei der Errichtung einer Schiffsverschreibung an einem Schiff 56). Unterbleibt hier der Eintrag, so gehen diese dinglichen Rechte entweder nicht auf den Erwerber über oder sie werden überhaupt nicht wirksam.

Verweigert der Veräusserer beim Eigentumserwerb die Eintragungsbewilligung, so hat der Erwerber auf Zusprechung des Eigentums zu klagen 57). Dabei kann er bis zur Erlangung eines Urteils eine Verfügungsbeschränkung im Schiffsregister vormerken lassen 58). Ohne diese Vormerkung kann der Veräusserer als noch eingetragener Eigentümer weiterhin Verfügungen zugunsten gutgläubiger Dritter treffen 59).

Vom Eintragungsprinzip gibt es allerdings Ausnahmen. Erlangt der Erwerber sein Recht schon ausserhalb des Registers, - z.B. bei Erbgang, Enteignung, Zwangsvollstreckung und richterlichem Urteil - so kann der Erwerber nach dem relativen Ein-

56) SRG Art. 31, 36 Abs. 1 und Art. 41.

57) ZGB Art. 665.

58) SRG Art. 27 Ziff. 2.

59) ZGB Art. 973.

tragungsprinzip über das derart erworbene Recht erst dann verfügen, wenn die Rechtslage mit dem Schiffsregister übereinstimmt. In der Zwischenzeit besteht aber hier die Gefahr eines Rechtsverlusts, wenn der immer noch als Eigentümer Eingetragene, aber nicht mehr Berechtigte, über das Recht verfügt.

b) Bei Seeschiffen

Unterbleibt die Eintragung des Eigentumswechsels an einem Seeschiff, so kann daraus nicht nur eine Bestrafung wegen Unterlassung der Meldepflicht und unerlaubter Veräusserung resultieren 60), der Veräusserer verliert auch die Zulassungsbewilligung zur Seeschiffahrt und mithin das schweizerische Flaggenrecht. Der Erwerber seinerseits darf dann vor dem Eintrag der Handänderung und der Einholung der Uebereinstimmungsbescheinigung das Fahrzeug nicht als schweizerisches Schiff zum Erwerb durch Seefahrt verwenden, das Schiff bleibt ohne Flagenschutz 61).

2. Folgen des mangelhaften Eintrags eines Rechts an einem Schiff

Der gutgläubige Dritte, der sich auf einen, wenn auch falschen Registereintrag verlassen hat, ist in seinem Rechtserwerb zu schützen. Hierin spiegelt sich der Grundsatz der positiven Rechtskraft und des öffentlichen Glaubens des Schiffsregisters wider 62). Niemand vermag dem gutgläubiger Dritten den Erwerb mit der Registerberichtigungsklage streitig zu machen; dieser ist unanfechtbar.

60) SSG Art. 146 und 149.

61) SSG Art. 25; Demaurex, S. 133.

62) Nach früherem Seeschiffahrtsrecht unter dem alten Bundesratsbeschluss von 1941 genoss das Seeschiffsregister noch keinen öffentlichen Glauben; BRBSS Art. 15.

Anders verhält es sich bei einem bösgläubigen Dritten und bei einer gutgläubigen oder bösgläubigen beteiligten Partei. Diese können sich nicht auf den Registereintrag berufen, ihnen gegenüber kann sich der Verletzte auf die Mangelhaftigkeit des Eintrags berufen 63).

VII. Kosten des Verfahrens

Alle Kosten, die aus dem Verfahren der Schiffsregistrierung entstehen, sind vom Schiffseigentümer zu tragen. Zur Deckung der Auslagen können die Registerämter einen Kostenvorschuss verlangen 64).

63) SRG Art. 28 in Verbindung mit ZGB Art. 973f.

64) SRG Art. 23.

§ 6 Schiffszertifikat

I. Begriff des Schiffszertifikats

Das Schiffszertifikat ist eine Urkunde in der die wesentlichen Teile des Registereintrags aufgenommen sind. Die Angaben geben Aufschluss über die Nationalität und Identität des Schiffes; das Schiffszertifikat dient dem Wasserfahrzeug gewissermassen als Reisepass. Es darf erst dann an den Eigentümer abgegeben werden, wenn das Schiff im Register eingetragen ist, und die allfällig verlangten Voraussetzungen erfüllt sind.

II. Arten von Schiffszertifikaten

In der Schweiz sind nur zwei Arten von Schiffszertifikaten bekannt; der Schiffsbrief für Binnenschiffe und der Seebrief für Seeschiffe. In diesen beiden Urkunden sind eine Reihe von Angaben zusammengefasst, die früher in verschiedenen Dokumenten enthalten waren, und welche letztere ebenfalls auf dem Schiff mitgeführt werden mussten. Deutsche Seeschiffe müssen heute noch neben dem eigentlichen Schiffszertifikat oder dem Flaggenzeugnis den Fahrterlaubnisschein und den Messbrief mitführen 1).

Neben den Schiffszertifikaten muss sich eine weitere Anzahl Schiffspapiere an Bord eines Schiffes befinden, z.B. das Schiffstagebuch, die Musterrolle und das Ladungsmanifest 2). Diese Dokumente haben für die dinglichen Rechte an Schiffen keine Bedeutung, sie sind lediglich prisenerrechtlich relevant, da sie Indizien für allfällig bestehende Konterbande liefern können.

1) Abraham, Seerecht, S. 57.

2) Abraham, Seerecht, S. 57; SRG Art. 58.

III. Ausgestaltung der Schiffszertifikate

1. Schiffsbrief

Im Schiffsbrief sind die Angaben über die tatsächlichen Verhältnisse an einem Binnenschiff enthalten. Weiter sind die eingetragenen dinglichen Rechte, die vorgemerkten persönlichen Rechte am Schiff, die angemerkte Zugehör sowie die Bemerkungen des Registeramtes im Zertifikat aufgeführt. Nicht ersichtlich sind die im Schiffsregister aufgeführten Verfügungsbeschränkungen und die vorläufigen Eintragungen zur Sicherung behaupteter dinglicher Rechte.

Der Schiffsbrief wird durch die Schiffsregisterbehörde ausgestellt. Jeder Eigentümer, der im Binnenschiffsregister als Reeder eingetragen ist, hat einen Anspruch auf Aushändigung des Schiffsbriefes. Dieser ist in seiner zeitlichen Geltungsdauer nicht beschränkt, er kann jedoch beim Vorliegen bestimmter Gründe, etwa beim Verkauf des Schiffes ohne weiteres eingezogen werden.

2. Seebrief

Der Seebrief enthält neben dem Namen des Reeders alle wesentlichen Eintragungen im Register der schweizerischen Seeschiffe, so die Messdaten des Schiffes, alle An-, Vor- und Bemerkungen und die auf dem Schiff lastenden eingetragenen Pfandrechte.

Sind die materiellen und formellen Voraussetzungen zur Flaggenführung erfüllt und ist das Schiff im schweizerischen Seeschiffsregister eingetragen, so besteht ein Anspruch auf Aushändigung eines Seebriefes. Die Erteilung des Ausweises ist eine Polizeierlaubnis und nicht mehr wie im früheren BRB über

die Seeschiffahrt vom 9. April 1941, die Ausstellung einer Konzeptionsurkund 3). Der Seebrief wird nicht vom Seeschiffsregisteramt, sondern vom Seeschiffahrtsamt ausgestellt. Damit der Seebrief möglichst mit dem Schiffsregister übereinstimmt, wird der Schiffseigentümer oder der Reeder unter Strafandrohung verpflichtet, den Seebrief bei irgendwelchen Veränderungen im Schiffsregister zur Korrektur vorzuweisen 4). Um eine ständige Übereinstimmung des Seebriefes mit der wahren Rechtslage zu erzielen, sind auch die schweizerischen Konsulate berechtigt, auf Weisung des Seeschiffahrtsamtes hin Seebriefkorrekturen vorzunehmen.

Die Gültigkeitsdauer des Seebriefes ist auf fünf Jahre beschränkt, ausnahmsweise kann er jedoch verlängert werden. Sind bei einem Schiff die Voraussetzungen zur Flaggenführung erfüllt, so kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt durch ein schweizerisches Konsulat einen provisorischen Seebrief ausstellen lassen, dessen Gültigkeitsdauer auf drei Monate beschränkt ist.

IV. Verlust des Schiffsbriefs und des Seebriefs

1. Schiffsbrief

Da der Schiffsbrief eines Binnenschiffes in der Regel unbeschränkt gültig ist, wirkt sich sein Verlust schwerwiegender aus als jener des nur beschränkt gültigen Seebriefs. Kann der Verlust eines Schiffsbriefs glaubhaft gemacht werden, so wird vorerst der unbekannte Inhaber durch Publikation im Schweizerischen Handelsamtsblatt und wenn nötig in anderen Blättern

3) SSG Art. 41 Abs. 4.

4) SSG Art. 149.

aufgefordert, den Brief innert Monatsfrist beim Registeramt einzureichen. Wird das Zertifikat dann innert Frist nicht eingereicht, so wird es kraftlos erklärt, und das Schiffsregisteramt stellt nach erfolgter Publikation der registeramtlichen Kraftloserklärung einen neuen Schiffsbrief aus 5).

2. Seebrief

Da das Aufsuchen eines Seebriefs im Ausland kaum je von Erfolg gekrönt sein wird, hat der Gesetzgeber auf ein Suchverfahren verzichtet. Der verlorene oder abhandengekommene Seebrief wird vom Schweizerischen Seeschiffahrtsamt für ungültig erklärt. Nach der Veröffentlichung dieser Ungültigkeitserklärung im Bundesblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt stellt das Schweizerische Seeschiffahrtsamt einen neuen Seebrief aus 6).

V. Bedeutung des Schiffsbriefs und des Seebriefs

1. Öffentlichrechtliche Bedeutung

a) Seebrief

Die Schiffszertifikate von Seeschiffen sind bestimmt, nach aussen hin als Beweismittel für die Staatsangehörigkeit zu dienen. Nach heute allgemein anerkannter Doktrin bilden sie das endgültige und unwiderlegbare Kriterium für die Nationalität des Schiffes. Die gleiche Wirkung kommt auch den provisorischen Nationalitätsausweisen während ihrer Gültigkeit zu. Damit nun aber die Staatsangehörigkeit jederzeit dokumentiert und mithin die Aufbringung des Schiffes ohne Nationalitätsausweis verhindert

5) SRG Art. 30.

6) SSG Art. 43.

werden kann, wurde die Mitführung der Zertifikate allgemein zur Pflicht erhoben 7).

Von verschiedener Bedeutung ist das Schiffszertifikat indes innerstaatlich. Hier ist dessen Inhalt in einem Prozessverfahren sehr wohl mit einem Gegenbeweis widerlegbar.

b) Schiffsbrief

Bei Binnenschiffen, insbesondere bei Schiffen auf dem Rhein besteht kein Flaggenrecht im seerechtlichen Sinne. Die Bedeutung eines Flaggenzertifikats kommt deshalb dem Schiffsbrief nicht zu.

2. Privatrechtliche Bedeutung

Keine besondere Bedeutung erlangt der Schiffsbrief oder Seebrief für die eingetragenen beschränkten dinglichen Rechte. Hier dient der Brief nur als unvollkommenes privatrechtliches Publizitätsmittel, denn die Eintragungen im Schiffs- oder Seebrief erfolgen meist viel später als im Schiffsregister. Der öffentliche Glaube geht dem Schiffsbrief und dem Seebrief ab. Mit Ausnahme von Grossbritannien schreiben alle behandelten Rechtskreise vor, dass die beschränkten dinglichen Rechte auf dem Schiffszertifikat zu vermerken sind 8). Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift hat indessen auf die Gültigkeit der Pfandrechte oder der Nutzniessung keinen Einfluss, denn der Zertifikatseintrag hat nur deklaratorische Wirkung. Bei grösseren Schiffsreisen vergeht ohnehin einige Zeit bis die nötigen Einträge im Zertifikat nachgeführt werden können.

7) SSG Art. 41; DHGB § 513.

8) Friedrich, S. 64; DSchRO § 60; Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd.I, S. 422ff.

Guten Aufschluss gibt das Zertifikat aber über den Betrieb der Schifffahrt. Der Eigentümer, der sein Schiff vermietet und nicht selber als Reeder auftreten will, kann das Mietverhältnis im Register vormerken oder anmerken lassen 9). Bei Binnenschiffen wird die Miete im Schiffsbrief vorgemerkt 10); bei Seeschiffen stellt das Seeschiffahrtsamt beim Wechsel in der Person des Reeders einen neuen Seebrief aus 11). Dies ist insofern von Bedeutung, als der Reeder für allen Schaden aus dem Betrieb des Schiffes haftet.

9) SRG Art. 27 Abs. 1; SSG Art. 91, 93 und 127; OR Art. 260.

10) SRG Art. 29.

11) SSG Art. 43 Abs. 4.

3. K A P I T E L

E I G E N T U M

§ 7 Begriff und Inhalt des Eigentums

Das Schiffahrtsrecht beansprucht keine eigene Bestimmung des Eigentumsbegriffs. Es kann auf die allgemeine Begriffsbestimmung im ZGB verwiesen werden. Das Eigentum ist danach das umfassendste dingliche Recht; es räumt dem Berechtigten im Rahmen der durch die Rechtsordnung auferlegten Pflichten das umfassendste Herrschaftsrecht an einer Sache ein 1). Dem Begriff des Eigentums ist die grundsätzliche Beschränkbarkeit immanent. Die Zahl der einzelnen Beschränkungen lässt sich aber weder aus der Begriffsbestimmung selber ablesen, noch bleiben die einzelnen Eigentumsbeschränkungen Elemente des Eigentumsbegriffs. Eine Konkretisierung und Aufzählung der Beschränkungen kann deshalb erst bei der Bestimmung des Inhalts vorgenommen werden.

Der Inhalt des Eigentums an einem Schiff wird weitgehend durch die Beschränkungen des Eigentums umgrenzt. Innerhalb dieser Schranken stehen dem Eigentümer sämtliche ihm zukommenden Herrschaftsbefugnisse zu. Die gesetzlichen Schranken, welche hier anzuführen sind, werden in unmittelbar gesetzliche und mittelbar gesetzliche aufgeteilt. Die mittelbar gesetzlichen entstehen ohne Eintrag im Register von Gesetzes wegen. Als solche kennt das schweizerische Schiffahrtsrecht etwa die Privilegien an Binnenschiffen 2) oder an Seeschiffen 3). Die mittelbar gesetzlichen Beschränkungen entstehen nicht von Gesetzes wegen, sondern gewähren dem Berechtigten lediglich einen Anspruch gegenüber dem Eigentümer auf Einräumung eines Rechts 4). Im

1) Meier-Hayoz in BE Kommentar, Das Sachenrecht, 1. Abteilung, Systematischer Teil N 183ff.

2) SRG Art. 53bis.

3) SSG Art. 38.

4) Meier-Hayoz in BE Kommentar, Das Sachenrecht, 1. Abteilung, Systematischer Teil N 194f.

Schiffahrtsrecht wird unter bestimmten Umständen dem Verkäufer, dem Miterben oder Gemeinder und dem Schiffsreparateur ein Anspruch auf Errichtung eines gesetzlichen Pfandrechts eingeräumt 5). Die zahlreichen unmittelbar gesetzlichen Beschränkungen, die sich aus der Nachbarschaft anderer Grundstücke ergeben, fallen bei Seeschiffen weg. Nicht zu den Eigentumsbeschränkungen schlechthin werden die durch Rechtsgeschäft aufgestellten Schranken des Eigentums gezählt. Zu ihnen gehören unter anderem die beschränkten dinglichen Rechte. Das schweizerische Schiffahrtsrecht kennt hievon nur die Nutzniessung und die vertraglichen Pfandrechte.

5) SRG Art. 51.

§ 8 Umfang des Eigentums

I. Sacheinheit

Das Schiff ist eine zusammengesetzte Sache, ein "Gesamtbauwerk", bestehend aus einer Vielzahl von einzelnen Bestandteilen 1). Die Bestandteile sind aber zu einer abgegrenzten technisch funktionsfähigen Einheit zusammengefasst, die nach der Verkehrsanschauung eine Sacheinheit darstellt. Am Schiff als solchem kann demnach sinnigerweise nur ein und dasselbe Eigentumsverhältnis bestehen 2). Auch die beschränkten dinglichen Rechte können nur dann bestehen, wenn das Schiff eine Einzelsache ist.

II. Bestandteile

Mangels eigener Regeln über das Eigentum ist grundsätzlich die Ordnung des ZGB auf das Schifffahrtsrecht zu übertragen. Nach der Legaldefinition von Art. 642 Abs. 2 ZGB müssen für die Bestandteilseigenschaft einige Voraussetzungen gegeben sein. Als erstes muss nach schweizerischem Recht die Körperlichkeit des Bestandteils gegeben sein 3). Aus dieser heraus versteht sich die notwendige äussere Verbindung zwischen dem Bestandteil und der Hauptsache. Die Beziehung zwischen beiden Teilen muss derart sein, dass der Bestandteil nicht ohne Zerstörung oder Beschädigung der Hauptsache abgetrennt werden kann. Weiter muss zwischen den beiden Teilen in wirtschaftlicher oder körperlich-stofflicher Hinsicht eine innere Verbindung bestehen. Die Berücksichtigung des Ortsgebrauchs für die Annahme von Be-

1) Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 260.

2) Leemann in BE Kommentar N 4 zu ZGB Art. 641.

3) Das deutsche Recht nimmt allerdings in BGB § 96 eine Ausdehnung auf Rechte vor.

standteilseigenschaft hat hier keine grosse Bedeutung, da das Schiffsrecht von jeher eidgenössisches Recht war.

Nach dem Akzessionsprinzip folgen die Bestandteile notwendigerweise dem Schicksal der Hauptsache. Das etwa am Bestandteil einer Sache vorbehaltene Eigentum geht in der Regel bei der Verbindung mit der Hauptsache unter, eine Vindikation ist nicht mehr möglich. Lediglich bei einigen Ausnahmen besteht für den Berechtigten nachträglich noch ein Wegnahmerecht 4). An einem Bestandteil einer Sache allein kann kein beschränktes dingliches Recht errichtet werden. Auch die separate Zwangsvollstreckung an einem Schiffsbestandteil ist unmöglich.

III. Zugehör 5)

Das Gegenstück zum Bestandteil ist die Zugehör. In der Legaldefinition von Art. 644 Abs. 2 ZGB sind im wesentlichen fünf Elemente enthalten. So muss Zugehör stets eine selbständige, bewegliche, für sich bestehende Sache sein. Als Zugehörsträger dient eine Hauptsache. Die Zugehör selber hat dauernd für den wirtschaftlichen Zweck der Hauptsache bestimmt zu sein und zwischen der Hauptsache und der Zugehör muss ein gewisser räumlicher Zusammenhang gegeben sein. Zugehör kann nach dem Ortsgebrauch bestimmt sein oder kann sich aus dem klaren Willen des Eigentümers ergeben 6).

Die Zugehörseigenschaft kann zweierlei rechtliche Wirkung haben. Da die Zugehör eine selbständige Sache ist, kann

4) Ausnahmen siehe bei Meier-Hayoz in BE Kommentar, Das Sachenrecht, 1. Abteilung N 36 zu ZGB Art. 642.

5) Auch Zubehör oder Pertinenz genannt.

6) Nach Art. 26 Abs. 4 SRG kann die Zugehör sowohl an einem Seeschiff wie auch an einem Binnenschiff im Register angemeldet werden.

über sie einerseits gesondert verfügt werden, sie bildet aber andererseits zusammen mit der Hauptsache eine wirtschaftliche Einheit und teilt deren rechtliches Schicksal 7). Wird die Zugehör bei einer Schiffsverschreibung nicht ausdrücklich von der Pfandhaft ausgenommen, so haftet sie zusammen mit der Hauptsache. Daneben kann sie auch gesondert verpfändet werden, und bei der Zwangsvollstreckung folgt die Zugehör - soweit keine entgegenstehenden Abmachungen bestehen - dem rechtlichen Schicksal des Schiffes.

IV. Abgrenzung

Die Zugehör zeichnet sich durch eine selbständige Existenz aus und dient dem bereits für sich vollständigen Schiff zu einem bestimmten Zweck. Demgegenüber tritt der Bestandteil in einen Zustand der Abhängigkeit vom Schiff. Erst mit den Bestandteilen zusammen ist das Schiff ein vollständiges Ganzes. Ein weiteres Unterscheidungskriterium ist das Ausmass der Wertverminderung, die sich aus der Lostrennung der Teile voneinander ergibt. Je höher der Wertverlust bei der Trennung der Teile ist, desto eher ist Bestandteilseigenschaft anzunehmen 8).

7) SJK N. 295 III.

8) Beispiele für Schiffsbestandteile und Schiffszugehör siehe: Abraham, Seerecht, S. 45ff.; Abraham, Schiffshypothek, S. 148ff.; Wüstendörfer, SHR, S. 39f.

§ 9 Arten von Eigentum

I. Alleiniges Eigentum

Das Eigentum an einem Schiff kann entweder einem einzelnen Rechtssubjekt oder gleichzeitig mehreren Rechtssubjekten zustehen. Der Anzahl Beteiligter entsprechend spricht man dann von Alleineigentum oder gemeinschaftlichem Eigentum. Alleineigentümer eines schweizerischen Schiffes kann nicht nur eine Handelsgesellschaft oder eine Genossenschaft, sondern auch der Inhaber einer Einzelfirma sein 1).

II. Gemeinschaftliches Eigentum

Bedingt durch das frühere Fehlen von Handelsgesellschaften haben sich vor allem im Schifffahrtsrecht besondere Arten gemeinschaftlichen Eigentums entwickelt.

1. Gesamteigentum

Das Gesamteigentum an einem Schiff haben mehrere Personen, wenn sich das Eigentumsrecht eines jeden von ihnen auf das Schiff als Ganzes erstreckt. Das Schiff gehört allen Gesamteigentümern gemeinschaftlich und Verfügungen über das Schiff können nur von allen Eigentümern gemeinschaftlich getroffen werden. Fehlen anderslautende Abmachungen, so kann ein Schiff nur unter Zustimmung aller Gesamteigentümer verkauft oder mit einer Schiffsverschreibung beziehungsweise einer Nutzniessung belastet werden. Gesamteigentum zwischen mehreren Personen kann nur entstehen, wenn diese in einer personenrechtlichen Gemeinschaft zusammengefasst sind, welcher das Gesamthand-

1) SSG Art. 19.

prinzip zugrunde gelegt ist 2). Das geltende schweizerische Recht kennt lediglich eine beschränkte Anzahl von Gemeinschaftstypen für die das Gesamthandprinzip gilt. Von diesen fallen für das Schiffseigentum praktisch nur die Erbgemeinschaft, die Kollektivgesellschaft und die Kommanditgesellschaft in Betracht.

2. Miteigentum

Eine andere Form des gemeinschaftlichen Eigentums ist das Miteigentum. Bei ihm bedarf es zur Entstehung keines persönlichen Gemeinschaftsverhältnisses der Beteiligten, vielmehr besteht beim Vorliegen gemeinschaftlichen Eigentums vorerst die Vermutung für Miteigentum. Jedem Miteigentümer steht ein Bruchteil am gemeinsamen Eigentumsrecht zu. Dieses selbständige Teilrecht beinhaltet ein freies Verfügungsrecht über den quotenmässigen Anteil; der Miteigentümer kann grundsätzlich seinen Anteil in beliebige weitere Quoten unterteilen, seinen Anteil veräussern oder mit einem beschränkten dinglichen Recht belasten 3).

3. Sonderform der Partenreederei

Die Partenreederei 4) ist eine typische Unternehmensform des letzten Jahrhunderts, welche vorwiegend als Mittel zur Kreditbeschaffung diente. Sie ist eine eigentümliche Verbindung zwischen Miteigentum und Erwerbsgesellschaft. Nach deutschem HGB § 489 ist sie eine vertragliche Vereinigung mehrerer Personen, die ohne eine Handelsgesellschaft zu bilden, ein ihnen gemeinsam nach Bruchteilen gehöriges Schiff zum Erwerb durch

2) BGE 84 I 129 E. 2.

3) SRG Art. 41 Abs. 2; Abraham, Schiffshypothek, S. 142.

4) Wüstendörfer, SHR, S. 147 ff.

Seefahrt für gemeinsame Rechnung und in gemeinschaftlichem Namen verwenden.

In der Schweiz ist die Partenreederei unbekannt. In Deutschland ist die Anzahl der einzelnen Parten unbeschränkt; nicht dagegen in Grossbritannien, wo das Eigentum stets in 64 shares 5) eingeteilt sein muss. Auch Frankreich kennt die Partenreederei. Dort hat sie sich vor allem aus steuerlichen Gründen bis heute zu halten vermocht 6).

5) MSA 1894, sec. 5.

6) du Pontavice, S. 93.

§ 10 Erwerb des Eigentums

I. Eintragung

1. Formelle Voraussetzungen

Wie Grundstücke unterliegen auch schweizerische Schiffe dem Eintragungszwang 1). Für den rechtsgeschäftlichen Erwerb von Eigentum an einem registrierungspflichtigen Schiff gilt das absolute Eintragungsprinzip. Der Eintrag des Eigentumserwerbs hat hier konstitutive Wirkung, ohne Registereintragung kann hier kein Eigentum entstehen.

Anders ist es beim Eigentumserwerb von Gesetzes wegen, so bei Erbgang, Enteignung oder Zwangsvollstreckung. Hier gilt lediglich das relative Eintragungsprinzip; das Eigentum wird schon beim Eintritt des gesetzlich relevanten Vorgangs erworben.

2. Materielle Voraussetzungen

Der Eigentumserwerb an einem im Schiffsregister eingetragenen Schiff ist kausal; der Eintrag im Schiffsregister muss sich auf einen gültigen Rechtsgrund stützen. Beim rechtsgeschäftlichen Eigentumserwerb ist der Erwerbsgrund meist in einem Vertrag enthalten. Dieser braucht im Gegensatz zum Grundbuchrecht nicht öffentlich beurkundet zu werden; die einfache Schriftform, wovon aber Brief und Telegramm ausgeschlossen sind, genügt 2).

1) Eintragungsprinzip.

2) SRG Art. 32.

3. Persönliche Voraussetzungen

a) Bei Binnenschiffen

Der Erwerber eines eingetragenen Binnenschiffes kann nicht ohne weiteres als Rechtsnachfolger ins Binnenschiffsregister eingetragen werden. Er hat den Registerbehörden einen schriftlichen Vertrag vorzulegen, der mitunter Angaben über das erforderliche schweizerische Domizil des neuen Eigentümers zu enthalten hat 3). Diese Domizilvorschriften müssen immer eingehalten werden. Können sie indessen nicht mehr erfüllt werden, so haben die Schiffseigentümer bei den zuständigen Registerbehörden die Streichung des Schiffes zu beantragen 4).

Wird das Schiff vor der Eigentumsübertragung im Register gelöscht, so muss der neue Eigentümer bei der Eintragung in ein neues Register lediglich den Eigentumsnachweis erbringen und im übrigen die Domizilvorschriften erfüllen.

b) Für Seeschiffe

Schweizerische Seeschiffe, die den Registerhafen Basel überhaupt nie anlaufen, müssen qualifizierten schweizerischen Charakter aufweisen. Seeschiffe privatrechtlicher Unternehmungen können nur im schweizerischen Register für Seeschiffe eingetragen werden, wenn sie im Eigentum einer im Schweizerischen Handelsregister eingetragenen Einzelfirma, Handelsgesellschaft oder Genossenschaft stehen, deren Sitz, Hauptniederlassung und tatsächlicher Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit sich in der Schweiz befindet 5). Die physischen Personen, die an einer als Schiffseigentümerin auftretenden privatrechtlichen Un-

3) SRG Art. 4 und 32.

4) SRG Art. 19.

5) SSG Art. 19.

ternehmung beteiligt sind, müssen besondere Staatsangehörigkeits- und Wohnsitzvoraussetzungen erfüllen. So müssen der Inhaber einer Einzelfirma, die Gesamtheit der Gesellschafter, Kommanditäre oder sonstigen Teilhaber sowie alle Geschäftsführer einer Kollektivgesellschaft oder Kommanditgesellschaft oder einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung in der Schweiz wohnhafte Schweizerbürger sein. Auch die Aktionäre einer Aktiengesellschaft oder einer Kommanditaktiengesellschaft sowie alle Genossenschafter müssen Schweizerbürger sein. Immerhin wird, was die Aktiengesellschaft, die Kommanditaktiengesellschaft und die Genossenschaft anbelangt, eine Erleichterung gewährt, müssen doch lediglich drei Viertel des Grundkapitals in der Schweiz wohnhaften Schweizerbürgern gehören und lediglich drei Viertel aller Genossenschafter, die drei Viertel des Genossenschaftskapitals besitzen in der Schweiz wohnen. Schweizerbürger, die noch ein weiteres Bürgerrecht besitzen, gelten nur dann im Sinne des Seeschiffahrtsgesetzes als Schweizerbürger, wenn sie auch in der Schweiz wohnhaft sind 6).

Da indessen die privatrechtlichen Körperschaften oft unter fremder Leitung stehen, genügt es für den schweizerischen Charakter des Unternehmens nicht, wenn nur die Mitglieder der Gesellschaft Schweizer sind; es ist vielmehr nötig, dass auch die Verwaltungs- und Kontrollorgane aus Schweizern zusammengesetzt sind. Nach SSG Art. 21 müssen alle leitenden Organe von Schweizerbürgern besetzt sein. Die Mehrheit der in der Verwaltung einsitzenden Mitglieder und alle mit der Kontrolle betrauten Personen müssen zudem ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Wenn zusätzlich noch Verhältnisse vorliegen, welche die schweizerische Eigenart des Unternehmens in Frage stellen,

6) SSG Art. 20 Abs. 3.

dann kann das Schweizerische Seeschiffahrtsamt von weiteren beteiligten Personen das Schweizerbürgerrecht und den Wohnsitz im Inland verlangen 7).

Weitere Vorsichtsmassnahmen zur Garantie der schweizerischen Eigenart Schweizer Seeschiffe bilden die Vorschriften über die Genossenschaftsanteile und über die Ausgabe, Uebertragung und Verpfändung von Namenaktien 8). Dazu kommt noch, dass sämtliche an einem schweizerischen Seeschiffahrtsunternehmen beteiligten Gesellschaften und Gläubiger "unzweifelhaft schweizerischen Charakter" aufweisen müssen 9).

4. Finanzielle Voraussetzungen

a) Für Binnenschiffe

Das Eigentum an einem Binnenschiff kann nur dann in ein schweizerisches Binnenschiffsregister eingetragen werden, wenn mehr als die Hälfte des Schiffswertes Eigentümern mit Wohnsitz in der Schweiz gehört 10).

b) Für Seeschiffe

Der Schiffseigentümer hat über eigene Mittel 11) von mindestens einem Viertel des Buchwertes jedes auf seinen Namen

7) SSG Art. 21 Abs. 3.

8) SSG Art. 22.

9) SSG Art. 23.

10) SRG Art. 4.

11) Nach Ergänzung der SSV Art. 5 Abs. 3 vom 1. August 1977 gelten als eigene Mittel bei Gesellschaften das tatsächlich einbezahlte Aktienkapital, sowie im Umfang des nicht einbezahlten Kapitals die in den Geschäftsrechnungen und Bilanzen des Schiffseigentümers angeführten Darlehen. Weiter kommen die offenen Reserven, gewisse Rückstellungen und ein Gewinnvortrag hinzu. Ein allfälliger Verlustvortrag ist von den eigenen Mitteln abzuziehen.

eingetragenen Seeschiffes zu verfügen 12). Treten Verluste ein, so dürfen die eigenen Mittel des Eigentümers in den nächsten drei Geschäftsjahren nie unter einen Achtel des Buchwertes sinken. Diese Frist kann in Ausnahmefällen um zwei Jahre verlängert werden. Zur Verhinderung von Missbräuchen kann der Eigentümer nur dann ein weiteres Schiff eintragen lassen, wenn das vorgeschriebene Viertel der eigenen Mittel wieder hergestellt ist 13).

Mit der Revision von 1977 wurde grundsätzlich die Möglichkeit einer Auslandfinanzierung eingeführt 14). Bis zur Hälfte des jeweiligen Buchwertes kann das Seeschiff mit fremden ausländischen Mitteln finanziert werden. An diese ausländische Fremdfinanzierung werden indessen zwei einschränkende Bedingungen geknüpft. Der schweizerische Einfluss auf das Unternehmen darf einerseits in keiner Weise durch die ausländische Finanzierung beeinträchtigt werden, und andererseits muss sich der ausländische Gläubiger auf erstes Verlangen des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes hin die Rückzahlung seiner Forderung gefallen lassen 15).

12) SSG Art. 24 Abs. 1.

13) SSG Art. 24.

14) Nach früherem Recht durfte die Auslandfinanzierung nur auf Grund einer Ausnahmegewilligung bis zu einem Fünftel des Verkehrswertes erfolgen.

15) SSG Art. 24 Abs. 2 lit. a und b; Durch das Mittel der ausländischen Fremdfinanzierung hofft man die Stellung der schweizerischen Seeschiffahrtsunternehmungen in ihrem Kampf mit ausländischen Konkurrenten stärken zu können (BBl. 1976 II, S. 1187).

5. Durchsetzung

a) Bei Binnenschiffen

Sind die Voraussetzungen der obligatorischen Aufnahme eines Schiffes ins Binnenschiffsregister gegeben 16), so hat der Schiffseigentümer dessen Eintragung zu bewirken 17). Unterlässt er dies, so läuft in der Folge ein Zwangsverfahren an 18). Der Anmeldepflichtige wird dabei aufgefordert, innert Frist die Eintragung anzubegehren oder die Weigerungsgründe schriftlich bekannt zu geben. Bleibt diese Aufforderung unerwidert, so weist die Aufsichtsbehörde bei gegebenen Voraussetzungen die Registerbehörden an, das Schiff ins Register aufzunehmen.

b) Bei Seeschiffen

Die Schweiz als Binnenland hat weder Seeanstoss noch verfügt sie über einen eigenen Seehafen. Es fehlt ihr deshalb in der Regel auch die Möglichkeit, den Eintragungszwang bei Schiffen durchzusetzen. Lediglich eine einzige Handhabe steht den Behörden beim Wegfall von Eintragungsbedingungen 19) und bei der freiwilligen Streichung eines schweizerischen Seeschiffes im Register zu 20). Der Bund kann durch die Geltendmachung seines Kaufrechts das Eigentum an einem Seeschiff erwerben und von sich aus ins Schiffsregister eintragen lassen, oder er kann die öffentliche Versteigerung anordnen. Ob dieser Eigentumserwerb allerdings auch gegenüber einem bereits erfolgten Verkauf ins Ausland durchgesetzt werden kann, ist fraglich.

16) SRG Art. 4.

17) SRG Art. 7.

18) SRG Art. 8.

19) SSG Art. 27.

20) SSG Art. 36.

II. Erwerbsarten

1. Derivativer Erwerb

Der derivative Eigentumserwerb kann entweder auf Grund eines Vertrags in einfacher Schriftform 21) oder kraft Gesetzes erfolgen.

a) Rechtsgeschäftlicher Erwerb

Das Rechtsgeschäft hinter dem Erwerb eines Schiffes kann entweder ein obligatorischer Vertrag 22), eine Verfügung von Todes wegen, eine Erbteilung oder ein familienrechtlicher Akt 24) sein.

b) Erwerb kraft Gesetzes

Kraft Gesetzes erfolgt der Eigentumserwerb für die Erben. Massgebender Zeitpunkt dafür ist der Tod des Erblassers.

c) Gemeinsames

Beim derivativen Eigentumserwerb, sofern dieser nicht ein ausserbuchlicher Erwerb ist, hängt die Rechtsstellung des Erwerbers vom Erfordernis des Eintrags im Register ab. Hat die Eintragung im Register konstitutive Wirkung, so steht dem Erwerber ein persönlicher Anspruch gegenüber dem Eigentümer auf Eintragung oder bei Weigerung auf gerichtliche Zusprechung des Eigentums zu 25). Ist die Eintragung nicht konstitutiv, so kann der Erwerber die Eintragung von sich aus erwirken 26).

Während der Erwerber eines Binnenschiffes auch dann eingetragen werden darf, wenn er nicht alle Eintragungsbedin-

21) SRG Art. 32.

22) Kauf, Tausch, Schenkung, Werklieferungsvertrag.

23) Testament, Erbvertrag.

24) Ehevertrag.

25) SRG Art. 34 Abs. 1.

26) SRG Art. 34 Abs. 2.

gungen erfüllt 27), kann der Erwerber eines Seeschiffes nur dann ins Register eingetragen werden, wenn er alle Aufnahmebedingungen erfüllt und eine Uebereinstimmungsbescheinigung des Seeschiffsfahrtsamtes vorlegen kann 28).

2. Originärer Erwerb

a) Herstellung

Bei der Schiffsherstellung werden wie im ZGB 29) verschiedene bisher selbständige Sachen miteinander verbunden oder vermischt. Die so entstandene Gesamtsache wird bis zur Eintragung in ein Schiffs- oder ein Schiffsbauregister wie eine bewegliche Sache behandelt. In Ländern ohne rege Schiffsbautätigkeit, welche wie die Schweiz kein Schiffsbauregister führen, können die Forderungen an einem Schiffsbauwerk bis zur Fertigstellung und Eintragung ins ordentliche Schiffsregister nur mit einem Eigentumsvorbehalt oder einem Retentionsrecht gesichert werden. Anders ist es in all den Ländern, welche das Institut des Schiffsbauregisters kennen; dort können die Gläubiger für ihre Guthaben eine Schiffshypothek bestellen 30).

b) Zwangsvollstreckung und Enteignung

Eine weitere Art originären Eigentumserwerbs ist der Zuschlag eines Schiffes in der Zwangsvollstreckung. Für das Verfahren sind hier die Regeln über die Vollstreckung in Grund-

27) SRG Art. 4 und 21f.

28) SSG Art. 25.

29) ZGB Art. 726f.

30) In Deutschland kann die Eintragung eines Schiffsbauwerkes ins Schiffsbauregister erfolgen, sobald der Kiel gestreckt und das Schiffsbauwerk durch Namen und Nummer an einer bis zum Stapellauf sichtbar bleibenden Stelle gekennzeichnet ist (DSchRG § 76).

stücke massgebend 31). Ein originärer Eigentumserwerb findet auch bei der Expropriation eines Schiffes statt.

c) Ersitzung

Die ordentliche Ersitzung des Eigentums an einem Schiff 32) ist im Zusammenhang mit der besonderen Klagemöglichkeit im Falle der ungerechtfertigten Aufnahme eines Schiffes im Register zu sehen 33). Die "Registerbereinigungsklage" des Art. 14 SRG kann nur während fünf Jahren seit dem Eintrag des Eigentums im Register angehoben werden. Nach Ablauf dieser Zeit erwirbt der Eigentümer dann, ohne dass es einer Verbesserung des Eintrags oder eines richterlichen Urteils bedarf, ipso iure ein nicht mehr anfechtbares Eigentum am Schiff.

Die Extratabularersitzung eines Schiffes wurde im schweizerischen Schiffsregisterrecht nicht besonders geregelt, da ein nicht eingetragenes Schiff rechtlich als Fahrnisgegenstand behandelt wird und deshalb die Regelungen des ZGB anwendbar sind 34).

31) SRG Art. 54; siehe unten 4. Kapitel.

32) SRG Art. 33.

33) SRG Art. 14.

34) ZGB Art. 728.

§ 11 Verlust des Eigentums

I. Formelle Voraussetzungen

Wie es zum Eigentumserwerb an einem Schiff des Registereintrags bedarf, braucht es für den Eigentumsuntergang die Löschung des Eintrags. Dies ist nötig wegen der positiven Rechtskraft des Schiffsregisters. Mit der Streichung im See- oder Binnenschiffsregister geht das Eigentum aber nur unter, wenn das Schiff unrettbar abgesunken ist. In allen übrigen Fällen bewirkt die Löschung des Eintrags lediglich eine Ueberführung des Eigentums ins Mobiliarsachenrecht des ZGB. Private Rechte an einem Seeschiff im besonderen bleiben nach der Streichung des Schiffes im Register weiterhin bestehen 1).

II. Materielle Voraussetzungen

Die Löschung des Eintrags allein vermag den Verlust des Schiffseigentums nicht zu bewirken. Denn sowohl die Löschung wie auch die Eintragung sind kausal und müssen auf einem genügenden Rechtsgrund beruhen. Fehlt bei der Streichung der Löschungsgrund, so geht das Schiffseigentum nicht unter; der alte Eintrag kann innerhalb von fünf Jahren durch die "Registerbereinigungsklage" wieder zum Aufleben gebracht werden.

Folgende Untergangsgründe können vorkommen:

1. Löschung des Schiffes im Register

Als Verlust des schweizerischen Eigentums sieht die schweizerische Registergesetzgebung den Uebertritt des Schiffes in ein ausländisches Register vor 2). Hier kann der Vorbehalt zu-

1) SSG Art. 40.

2) SRG Art. 35.

gunsten der Anwendung von fahrnisrechtlichen Vorschriften unterbleiben, wenn das ausländische Schiffsregister mit gleichen Wirkungen ausgestattet ist, wie das schweizerische Register.

2. Aufgabe des Eigentums

Der Verzicht auf das Eigentum an einem eingetragenen Schiff 3) kann nicht ohne weiteres wie bei gewöhnlichen Fahrnisgegenständen oder nicht eingetragenen Schiffen erfolgen. Der Eigentümer hat hier vorerst bei der Registerbehörde eine schriftliche Verzichtserklärung einzureichen 4). Erst auf Grund dieser Verzichtserklärung, die den Lösungsgrund darstellt, kann das Eigentum dann im Schiffsregister gestrichen werden. Nach der Löschung des Eigentums bleiben aber die beschränkten dinglichen Rechte am Schiff als solchem und die persönliche Haftung gegenüber allen persönlichen Gläubigern weiterhin bestehen, lediglich die persönliche Haftung des derelinquierenden Eigentümers für die nach erfolgter Aufgabe fällig gewordenen Leistungen aus dem Schiff fällt weg 5).

3. Untergang des Schiffes

Der Untergang eines Schiffes beendet das Eigentum daran erst, wenn das Fahrzeug unrettbar untergegangen ist, eine sonstige Substanzvernichtung 6) stattgefunden hat, oder wenn das Schiff reparaturunfähig oder reparaturunwürdig geworden ist 7). Das Absinken des Schiffes ist hier der Vorgang, auf Grund dessen das Eigentum untergeht. Mit dem Eigentum gehen hier gleichzeitig auch die beschränkten dinglichen Rechte am Schiff unter.

3) Dereliktion

4) SRG Art. 28 in Verbindung mit ZGB Art. 964.

5) Leemann in BE Kommentar N 9f. zu ZGB Art. 666.

6) Feuersbrunst, Abwrackung.

7) DHGB § 479; Wüstendörfer, SHR, S. 82.

4. Ausserbuchlicher Eigentumserwerb

Der Eigentumsverlust an einem Schiff kann auch durch ausserbuchlichen Erwerb durch Dritte erfolgen. Dies ist etwa der Fall bei der Enteignung, der Zwangsvollstreckung und beim Erbfall. Bei der Expropriation bestimmen die Enteignungsgesetze der einzelnen Gemeinwesen 8) den Zeitpunkt, an dem der Reeder seines Eigentums verlustig geht 9). Bei der Zwangsvollstreckung geht das Eigentum mit dem Zuschlag an den Ersteigerer verloren, beim Erbgang mit dem Tod des Eigentümers und bei richterlichem Urteil ab Rechtskraft des Urteils. Eine weitere Verlustmöglichkeit mit der im Kriegsfall gerechnet werden muss, ist die Einziehung des Schiffes nach einem preisenrechtlichen Verfahren im Ausland 10).

In all diesen Fällen geht das Eigentum für den ursprünglichen Eigentümer nicht erst mit der Löschung des Eintrags im Register, sondern schon mit dem Erwerbsakt selber verloren.

Das Eigentum an einem Schiff kann weiter dadurch verloren gehen, dass ein eingetragenes Schiff aus dem Register gestrichen wird, nachträglich als Fahrnis an einen Erwerber verkauft und schliesslich wieder neu eingetragen wird.

8) Bund oder Kantone.

9) SRG Art. 35 Abs. 2.

10) Wüstendörfer, SHR, S. 81.

4. K A P I T E L

B E S C H R A E N K T E D I N G L I C H E R E C H T E

1. A b s c h n i t t

N U T Z N I E S S U N G

§ 12 Wesen der Nutzniessung

Die Nutzniessung an einem Schiff ist das höchstpersönliche, unveräusserliche und unvererbliche dingliche Recht, den Nutzen eines Schiffes unter Ausschluss des Eigentümers an sich zu ziehen, ohne dass ein Recht, über die Substanz des Schiffes zu verfügen, besteht.

Die Nutzniessung ist eine streng persönliche Dienstbarkeit, die immer mit einem bestimmten Rechtsträger verbunden sein muss. Ist dieser eine Person, so endigt die Nutzniessung mit deren Tod, bei einer iuristischen Person mit deren Auflösung oder nach der Höchstgrenze von hundert Jahren 1).

Die Nutzniessung selber ist unübertragbar, nur ihre Ausübung kann einem andern überlassen werden. So kann das Schiff ohne weiteres an einen Dritten vermietet werden. Die Nutzniessung selber beinhaltet den vollen Genuss des Schiffes. Der Berechtigte kann den Frachtlohn des Schiffes einnehmen und alle Verfügungen treffen, zu denen er als unselbständiger Besitzer berechtigt ist, er erlangt alle Schutzmittel und Rechte des unmittelbaren Besitzers. Als dingliches Recht geht die Nutzniessung allen chirographischen und den im Rang nachgehenden pfandgesicherten Forderungen vor.

Gegenstand der Nutzniessung ist in der Regel das ganze Schiff oder das ganze Vermögen des Reeders. Aber auch an einem Miteigentumsanteil 2) oder einem Ersatzstück kann eine Nutzniessung errichtet werden.

Die Nutzniessung an einem Schiff ist eher selten, da sie auf den regen, kommerziellen und kapitalintensiven Schiffs-

1) ZGB Art. 749.

2) Schiffspart.

betrieb geradezu lähmend wirkt. Dennoch kann sie bei der gesetzlichen Nutzniessung des überlebenden Ehegatten vorkommen 3).

3) Piotet, S. 56f. und 405f.

§ 13. Entstehung der Nutzniessung

Wie beim Eigentum müssen auch zur rechtskräftigen Entstehung einer Nutzniessung materielle und formelle Voraussetzungen gegeben sein.

I. Materielle Voraussetzungen

Zur rechtsgeschäftlichen Bestellung einer Nutzniessung an einem eingetragenen Schiff ist das Vorhandensein eines Rechtsgrundes notwendig. Dieser muss in einem schriftlichen Vertrag festgehalten sein 1). Da bei eingetragenen Schiffen immobilarsachenrechtliche Prinzipien gelten, genügt für die rechtsgeschäftliche Bestellung der Nutzniessung das Konsensualprinzip wie für nicht eingetragene Schiffe und bewegliche Sachen nicht, die causa muss hier schriftlich bekannt gegeben werden. Von der öffentlichen Beurkundung des Vertrags wurde hier allerdings wie beim Erwerb des Eigentums abgesehen, da es sich bei den Schiffseigentümern als Nutzniessungsbestellern fast ausschliesslich um Kaufleute handelt, die keines besonderen Rechtsschutzes bedürfen.

Für die Bestellung einer Nutzniessung in einer letztwilligen Verfügung oder in einem Erbvertrag sind die im gemeinen Recht vorgeschriebenen Formen einzuhalten 2).

Bei dem überlebenden Ehegatten und bei den Angehörigen der urgrosselterlichen Stämme entsteht die Nutzniessung von Gesetzes wegen. Hier bildet die gesetzliche Bestimmung den Rechtsgrund.

1) SRG Art. 36 Abs. 1.

2) ZGB Art. 657 Abs. 2.

II. Formelle Voraussetzungen

Für die rechtsgeschäftlich eingeräumte Nutzniessung an einem registrierten Schiff hat der Eintrag dieses dinglichen Rechts konstitutive Wirkung. Dies ist eine Folge des geltenden Eintragungsprinzips. Der Erwerbsgrund gibt dem Nutzniesser einen persönlichen Anspruch gegen den Eigentümer auf Eintragung des Rechts; dieses kann er notfalls gerichtlich durchsetzen.

Bei der gesetzlichen Nutzniessung erlangt der Nutzniesser das dingliche Recht schon vor dem Eintrag im Schiffsregister 3). Wegen des öffentlichen Glaubens des Schiffsregisters läuft die gesetzliche Nutzniessung jedoch Gefahr unterzugehen, solange sie noch nicht eingetragen ist, denn wer sich in gutem Glauben auf einen Eintrag im Schiffsregister verlassen hat und daraufhin eine Nutzniessung erworben hat, ist in seinem Erwerb zu schützen 4).

Die Nutzniessung samt näher bezeichnetem Inhalt ist in der Rubrik für dingliche Rechte am Schiff einzutragen 5).

III. Weitere Voraussetzungen

Die Nutzniessung an Binnenschiffen ist an keine weiteren Bedingungen, insbesondere persönliche Anforderungen an den Nutzniesser, geknüpft. Anders die Nutzniessung an Seeschiffen. Bei einer Handelsgesellschaft oder sonstigen iuristischen Person als Nutzniesserin müssen sowohl die finanziellen Mittel als auch die Verwaltung unzweifelhaft schweizerisch sein 6). Aber auch eine natürliche Person als Nutzniesserin hat einen grossen

3) SRG Art. 36 Abs. 2.

4) SRG Art. 28.

5) SRG Art. 26.

6) SSG Art. 23.

Einfluss und prägt den nationalen Charakter eines Seeschiffes. Sie muss deshalb als Teilhaberin am Seeschiff angesehen werden und als solche schweizerischer Nationalität sein und ihren Wohnsitz in der Schweiz haben 7).

7) SSG Art. 20.

§ 14 Untergang der Nutzniessung

Wie es zur Entstehung der Nutzniessung neben der Vorgabe eines Rechtsgrundes meist noch des Eintrags im Schiffsregister bedarf, braucht es zu ihrem Untergang auch die formelle Löschung der Nutzniessung im Schiffsregister.

I. Materielle Voraussetzungen

1. Untergang des Schiffes

Der unrettbare Untergang bildet sowohl für die rechtsgeschäftlich eingeräumte als auch für die gesetzliche Nutzniessung einen Untergangsgrund, sofern kein Ersatz für das untergegangene Schiff geleistet wird. Zahlt die Versicherung eine Entschädigung, so ist diese Surrogat des Schiffes und unterliegt von Gesetzes wegen der Nutzniessung 1).

2. Löschung zufolge Verzichts oder Vergleichs

Die Nutzniessung als überwiegend einseitiges Rechtsgeschäft bringt vorwiegend dem Nutzniesser wirtschaftliche Vorteile. Es ist ihm deshalb freigestellt, jederzeit auf dieses Recht zu verzichten, er muss das Schiff aber in ordnungsgemäsem Zustand zurückgeben 2). Die Löschung der Nutzniessung wird auf schriftliche Verzichtserklärung des Berechtigten gegenüber dem Schiffsregisteramt hin vorgenommen.

3. Weitere Untergangsgründe

Ein Titel für die Vornahme der Löschung im Schiffsregister bilden der Zeitablauf der Nutzniessung 3), der Tod des

1) ZGB Art. 750 Abs. 3.

2) ZGB Art. 751ff.

3) 100 Jahre, ZGB Art. 749 Abs. 2.

Berechtigten sowie die Auflösung der berechtigten iuristischen Person 4). Weiter kann die Nutzniessung in einem gerichtlichen Urteil, in der Zwangsvollstreckung oder in der Enteignung einen Untergangsgrund finden. Beerbt der Nutzniesser den Eigentümer, so braucht darin kein Untergang zu liegen, kann doch die Nutzniessung hier als Eigentümerdienstbarkeit weiterbestehen 5).

II. Formelle Voraussetzungen

Alle rechtsgeschäftlich eingeräumten Nutzniessungsrechte führen auch nach ihrem materiellen Untergang noch ein formellrechtliches Dasein, das bis zu ihrer Löschung im Schiffsregister andauert. Die Löschung kann jederzeit durch den Verpflichteten mittels Vorlegung des Untergangsgrundes beantragt werden. Lediglich bei der rechtsgeschäftlichen Aufhebung der Nutzniessung ist eine schriftliche Erklärung des Berechtigten erforderlich.

Die gesetzliche Nutzniessung geht trotz Eintrags im Schiffsregister bei Wegfall des Berechtigungsgrundes von Gesetzes wegen ohne Löschung unter, da der Eintrag hier nur deklarative Wirkung hat.

4) ZGB Art. 749 Abs. 1.

5) ZGB Art. 735 Abs. 2.

§ 15 Inhalt der Nutzniessung

Dem Nutzniesser steht nicht nur die Nutzung am Schiff zu, er kann das Fahrzeug in der Regel auch in Besitz nehmen, ohne dafür eine Kautionsleistung zu müssen. Insbesondere stehen ihm alle Schutzmittel und Rechte des unmittelbaren Besitzers zu, die ihn nicht nur vor verbotenen Eingriffen Dritter, sondern auch vor solchen des Eigentümers schützen. So kann er sich durch Selbsthilfe oder durch die Besitzesschutzklage vor verbotener Eigenmacht zur Wehr setzen 1), seine Nutzniessung mit der Besitzesrechtsklage verteidigen oder mit der Klage aus dem Recht selber durchsetzen.

Die Nutzniessung beinhaltet in der Regel in vollem Umfang das Recht auf Gebrauch und Nutzung des Schiffes. Der Nutzniesser kann als Reeder auftreten, das Schiff selber gebrauchen und die Fracht oder das Entgelt für Personenbeförderung einstreichen. Es steht ihm auch frei, auf den Besitz des Schiffes zu verzichten, den Schiffsbetrieb dem Eigentümer zu überlassen und als Einzelnutzung nur den Nettoertrag des Schiffes einzustecken.

Beinhaltet die Nutzniessung an einem Schiff auch einen Kapitalfond, etwa die Schiffskasse oder einen Fond für laufende Ausgaben, so erstreckt sich der Anspruch des Nutzniessers auch auf die während der Dauer der Nutzniessung auflaufenden Zinsen 2).

Die Nutzniessung selber ist unübertragbar, nur die Ausübung dieses dinglichen Rechts kann durch obligatorischen Vertrag - unter Vorbehalt anderslautender Abmachungen oder

1) ZGB Art. 926ff.

2) ZGB Art. 757.

höchstpersönlicher Nutzungsrechte - auf Dritte übertragen werden. Da die Nutzniessung an einem Schiff indes von der Sache her kaum ein höchstpersönliches Recht darstellt, ist die Möglichkeit einer Wertverminderung grundsätzlich zu bejahen.

Die Nutzniessung beinhaltet für den Nutzniesser nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten. So hat er bei der Ausübung im Rahmen einer sorgfältigen Wirtschaft zu verfahren, er darf das Schiff nicht so intensiv gebrauchen, dass es Schaden nimmt. Es ist dem Berechtigten verboten, Bestandteile vom Schiff abzutrennen, ohne dafür Ersatz zu leisten. Auch darf er die wirtschaftliche Bestimmung des Schiffes nicht verändern, etwa ein Passagierschiff zu einem Lazarettschiff umbauen. Ueber das Schiff mit seiner Zugehör kann die Aufnahme eines Inventars verlangt werden. Weist der Eigentümer eine Gefährdung des Schiffes durch den Nutzniesser nach, so ist er berechtigt, bei der vertraglich eingeräumten Nutzniessung bis zur Höhe des Schiffswerts Sicherheit zu verlangen. Die Kosten für den gewöhnlichen Unterhalt des Schiffes fallen zulasten des Nutzniessers.

2. A B S C H N I T T

P F A N D R E C H T E

§ 16 Begriff des Pfandrechts

Das Pfandrecht ist ein beschränktes dingliches Recht, vermöge dessen eine fremde Sache oder ein Recht in der Weise belastet ist, dass die Erfüllung einer Forderung durch die Befugnis des Gläubigers zur Verwertung der Sache oder des Rechts gesichert wird 1). Ziel der Verpfändung eines Schiffes ist es, dem Gläubiger im Falle der Nichtbefriedigung im Zwangsvollstreckungsverfahren ein Vorrecht bei der Erlösverteilung zu verschaffen.

Das bewegliche Schiff ist ein Fahrnisgegenstand und müsste an sich nach den fahrnisrechtlichen Regeln belastet werden. Eine derartige Verpfändung ist aber mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden, insbesondere muss der Besitz des Schiffes zur Entstehung des Pfandrechts auf den Gläubiger übertragen werden. Dadurch wird das Schiff aber der Verfügungsmacht des Reeders und mithin dem Erwerb durch Schifffahrt entzogen. Um dies zu verhindern, haben alle berücksichtigten Rechtskreise das Schiffsregister eingeführt, welches das notwendige Instrument für die Einführung eines Registerpfandrechts bildet. Auf die Schaffung eines eigenen, neuen und komplizierten Registerpfandrechtssystems wurde allgemein verzichtet und stattdessen auf die jeweiligen Grundpfandsysteme der einzelnen Länder abgestellt. Bei der Auswahl der vertraglichen Grundpfandtypen für Schiffe musste auf die begrenzte Lebensdauer des Schiffes als Fahrzeug Rücksicht genommen werden. Die vom Element der Dauer geprägten Verkehrshypothenken wie Schuldbrief und Gült fielen deshalb ausser Betracht. Uebrig blieben nur noch die Sicherungspfandrechte, insbesondere nur die Grundpfandverschreibung, welche im Schiffs-

1) Oftinger in ZH Kommentar, Das Fahrnispfand, Systematischer Teil, N 22.

recht Schiffsverschreibung genannt wird. Als besondere Art der Schiffsverschreibung wurde die Ausgabe von Anleiheobligationen eingeführt. Der Ausgabe von Anleiheobligationen blieb aber bis heute nur wenig Erfolg beschieden.

§ 17 Arten von Pfandrechten

I. Schiffsverschreibung als vertragliches Pfandrecht

Die Schiffsverschreibung ist das einzige zulässige vertragliche Pfandrecht an einem registrierten schweizerischen Schiff. Sie ist der Grundpfandverschreibung des gemeinen Rechts nachgebildet. Als Pfandrecht mit fehlender Verkehrsfähigkeit dient sie lediglich zur Sicherung der Erfüllung von Verbindlichkeiten. Sie tritt als Pfandrecht akzessorisch zu einer bereits bestehenden Forderung hinzu oder wird für eine zukünftige Forderung begründet 1).

Zwischen der Schiffsverschreibung an einem Binnenschiff und der an einem Seeschiff bestehen mit Ausnahme der persönlichen Voraussetzungen, die an die Gläubiger gestellt werden, 2) keine Unterschiede.

Auch in Deutschland 3) und in Frankreich 4) ist nur ein einziger vertraglicher Pfandrechtstyp bekannt, der für See- und Binnenschiffe gleich ausgestaltet ist 5). Das britische Recht, welches die Unterscheidung zwischen See- und Binnenschiffen nicht durchführt, kennt in der "mortgage" nicht ein Pfandrecht, sondern eine Sicherungsübereignung 6).

1) SRG Art. 38.

2) SSG Art. 37 Abs. 3.

3) DSchRG § 8 Abs. 1; Wüstendörfer, SHR, S. 44.

4) Lois no 67-5 du 3 janvier 1967, Art. 43ff.

5) mortgage = germanische Totsatzung.

6) Abraham, Schiffshypothek, S. 77.

II. Gesetzliche Pfandrechte

1. Eintragungsbedürftige Pfandrechte

Für eine beschränkte Anzahl Forderungen entsteht zwar nicht ein Pfandrecht von Gesetzes wegen, aber es erwächst aus den Forderungen der Anspruch auf Errichtung eines Pfandrechts. Während der relativ kurzen Verwirkungsfrist von drei Monaten, die dem Schutz der eingetragenen Schiffsgläubiger und allfälliger Dritterwerber dient, besteht für den kreditierenden Gläubiger ein dinglicher Anspruch auf Eintragung eines Pfandrechts. Dieser Anspruch kann gegenüber jedermann, insbesondere auch gegenüber dem gutgläubigen Dritterwerber geltend gemacht werden 7). Mit dem Eintrag dieser Pfandrechte kann die Geltendmachung eines den Schiffsbetrieb lähmenden Retentionsrechts abgewendet werden.

Die Schifffahrtsgesetzgebung sieht sowohl für Binnenschiffe als auch für Seeschiffe drei Gruppen derart gesicherter Forderungen vor. Einmal steht dem Verkäufer eines Schiffes in der Höhe des nicht erlegten Kaufpreises ein solches Pfandrecht zu 8). Dann erfreuen sich die Miterben und die Gemeinder eines Pfandrechts für die Forderungen, die ihnen aus Teilung an den, der Gemeinschaft gehörenden Schiffen zustehen 9). Weiter besteht ein Anspruch auf Errichtung eines Pfandrechts für vorgenommene Schiffsreparaturen 10). Das letztere Pfandrecht ist dem gemeinrechtlichen Bauhandwerkerpfandrecht nachgebildet, es beschränkt sich jedoch im Unterschied zu diesem auf Forderungen aus Schiffsreparaturen; dem Schiffsbauer, der ein

7) Leemann in BE Kommentar zu ZGB Art. 838.

8) SRG Art. 51 Abs. 1 Ziff. 1.

9) SRG Art. 51 Abs. 1 Ziff. 2.

10) SRG Art. 51 Abs. 1 Ziff. 3.

Schiff vom Kiel auf neu baut, steht in der Schweiz kein Pfandrecht zu; dieser muss sich mit einem Retentionsrecht am Schiff begnügen.

2. Pfandrechte ohne Eintragung

a) Privilegien

Privilegien oder Schiffsgläubigerrechte sind gesetzliche Pfandrechte, die das Schiff zur Sicherung bestimmter, aus dem Betrieb der Schifffahrt entstandener Ansprüche dinglich belasten. Privilegien haben in der Regel einen Vorrang gegenüber allen anderen, selbst früher eingetragenen Pfandrechten 11). Nach allgemein anerkannter Begründung sind die Privilegien das Korrektat zur beschränkten Reederhaftung. Als Ausgleich für die Beschränkung der Reederhaftung 12) erhält ein genau bezeichneter Teil der Schiffsgläubiger gegenüber allen übrigen Schiffsgläubigern ein Vorzugsrecht an diesem Schiffsvermögen; dies im Unterschied zum übrigen Landvermögen des Reeders 13). Da die Privilegien nicht im Schiffsregister eingetragen werden, ist aus Mangel an Publizität ungewiss, wann und in welcher Höhe Privilegien entstanden sind. Dies wirkt sich auf die Kapitalgeber hemmend aus. Es ist oft schwierig, ein Schiff in befriedigender Höhe hypothekarisch zu belasten, da immer ein nicht vorhersehbarer Teil des haftenden Schiffsvermögens vorweg an die privilegierten Schiffsgläubiger geht 14). Bei einer Veräußerung des Schiffes kann der Erwerber ein Ablösungsverfahren einleiten, um zu erfahren, welche gesetzlichen Pfandrechte auf dem Schiff lasten 15).

11) Prüssmann, DHGB § 755A 1; Abraham, Seerecht, S. 65 und 67; BBl. 1970, Bd. II, S. 1268; SRG Art. 53bis; SSG Art. 38.

12) Ursprünglich auf den Wert des Schiffes beschränkt.

13) BBl. 1970 Bd. II, S. 1268; Prüssmann, S. 1171.

14) BBl. 1970 Bd. II, S. 1268f.

15) SRG Art. 16 Abs. 2; SSG Art. 39.

Nach dem der Forderung zugrunde liegenden Rechtsverhältnis wird zwischen Privilegien unterschieden, die aus Vertrag, aus unerlaubter Handlung oder von Gesetzes wegen entstehen. Den anwendbaren Gesetznormen gemäss können Privilegien in öffentlichrechtliche und privatrechtliche eingeteilt werden. Alle berücksichtigten Rechtskreise kennen Schiffsprivilegien 16).

aa) Privilegien an Binnenschiffen

Vor dem 1. Februar 1972 kannte das schweizerische Binnenschiffverkehrsrecht nur vertragliche und gesetzliche Pfandrechte des Landesrechts, die alle eintragungsbedürftig waren 17). Schiffsrechtliche Privilegien oder Schiffsgläubigerrechte, die ohne Registereintrag entstehen, waren vor diesem Zeitpunkt nur an schweizerischen Seeschiffen 18) und allgemein an ausländischen Schiffen bekannt. Es folgten internationale Vereinheitlichungsbestrebungen, die am 25. Jan. 1965 zu einem internationalen Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen und zu zwei Zusatzprotokollen führten 19). Dieser Rechtsvereinheitlichung hat auch die Schweiz Rechnung getragen 20). In SRG Art. 53bis führte die Schweiz eine Reihe nicht eintragungsbedürftiger gesetzlicher Pfandrechte ein, mit denen sowohl schweizerische und ausländische als auch eingetragene und nicht eingetragene Schiffe belastet sein können.

16) In Deutschland als Schiffsgläubigerrechte; In Frankreich als privilèges; In Grossbritannien als "maritime liens".

17) SRG Art. 38 und 51.

18) SSG Art. 38.

19) BBl. 1970, Bd. II, S. 1262ff.

20) Zur Zeit haben nur die Schweiz, Frankreich und die Niederlande dieses Übereinkommen und das Protokoll Nr. 1 ratifiziert. Da aber für das Inkrafttreten dieser Übereinkommen fünf Staaten beigetreten sein müssen, steht das Übereinkommen samt beiden Protokollen noch nicht in Kraft (Information der UNO, TRANS/SC3/93, S. 9 und 10).

bb) Privilegien an Seeschiffen

In der schweizerischen Seeschifffahrt sind die Privilegien schon seit längerer Zeit bekannt. Obwohl die Konvention 1926 von der Schweiz im Jahr 1941 noch nicht ratifiziert worden war, integrierte der Bundesratsbeschluss vom 9. April 1941 über die Seeschifffahrt unter Schweizerflagge (BRBSS) doch die Privilegien an Schiffen ins schweizerische Recht und liess diese als Pfandrechte ohne Eintrag den Schiffsverschreibungen im Rang vorgehen 21). In der Gesetzesnovelle vom 23. September 1953 wurde das Uebereinkommen 1926 in das schweizerische Seeschiffrechtsrecht integriert 22), und gleichzeitig hat dann die Schweiz am 17. März 1954 auch das Uebereinkommen ratifiziert 23). Mit dem Inkrafttreten erlangten alle dinglichen Rechte an schweizerischen Seeschiffen durch die Vertragsstaaten Anerkennung 24).

b) Sicherungsbefugnisse bei Wertverminderung

Die Forderung des Pfandgläubigers ist allein durch den Wert des Schiffes gesichert. Die Vollstreckung in diesen Wert steht dem Pfandgläubiger indessen frühestens ab Fälligkeit der Forderung zu. Bis dahin kann das Schiff aber durch zahlreiche Handlungen beschädigt und die Pfandsicherung vermindert werden. Um eine derartige Verminderung des Schiffsvermögens zu verhindern oder wieder rückgängig zu machen, kann sich der Pfandgläubiger zur Vornahme zweckdienlicher Vorkehren ermächtigen lassen. Für die Kosten, die dabei auflaufen, steht dem Pfandgläubiger ein gesetzliches Pfandrecht ohne Eintragung zu 25). Ist die Wertverminderung durch Verschulden des Pfandschuld-

21) BRBSS Art. 26 Abs. 1 in AS 1941, S. 353ff.

22) SSG Art. 38.

23) AS 1954, S. 749.

24) BB1. 1952, Bd. II, S. 282.

25) SRG Art. 46; ZGB Art. 808 Abs. 3.

ners eingetreten, so haftet letzterer für den ganzen Betrag ausserdem persönlich 26). Im schweizerischen Binnenschifffahrtsrecht werden diese Pfandrechte ohne Eintrag für Wertverminderungen bei den Privilegien eingeordnet. Sie geniessen unter diesen den vierten Rang 27).

c) Sicherungsbefugnisse bei Gefährdung des Pfandobjekts

Für Auslagen zur notwendigen Erhaltung der Pfandsache, die eine Wertverminderung gar nicht erst voraussetzen, z.B. für die Zahlung von Versicherungsprämien, erhält der Pfandgläubiger ohne Eintrag die gleiche Sicherheit wie für seine Hauptforderung 28).

26) ZGB Art. 810.

27) SRG Art. 53bis Abs. 1 Ziff. 4.

28) ZGB Art. 819; SRG Art. 48.

§ 18 Voraussetzungen der Pfandrechte

I. Voraussetzungen der Schiffshypothek

1. Forderung

Die Schiffsverschreibung dient ausschliesslich der Sicherung obligatorischer Forderungen. Andere Rechte, insbesondere dingliche Rechte, können nicht Sicherungsgegenstand sein. Die zu sichernde Forderung muss derart bestimmt sein, dass deren genaue Höhe im Register eingetragen werden kann. Gleichgültig ist dabei, ob sich der pfandversicherte Betrag aus einer oder aus mehreren Forderungen zusammensetzt. Beim Eintrag der Forderung ist darauf zu achten, dass in der Summe nicht nur der Kapitalbetrag selber, sondern auch sämtliche Nebenleistungen enthalten sind, denn nur in der eingetragenen Höhe haftet das Pfandrecht, und auf diese eingetragene Belastung des Schiffes müssen sich alle nachfolgenden Berechtigten verlassen können.

Kann der genaue Betrag einer Forderung, die erst im Lauf einer Geschäftsverbindung entsteht nicht im voraus festgelegt werden, so genügt es, wenn die Forderung in ihrer oberen Grenze bestimmt wird. Das schweizerische Recht nennt diese Form Maximal- oder Höchstbetragshypothek 1). Das Pfandrecht gewährt hier nur bis zur eingetragenen Summe pfandrechtlichen Schutz, ein darüber hinaus gehender Teil der Forderung bleibt ohne pfandrechtliche Deckung. Bleibt die Höhe der Forderung indes hinter der eingetragenen Summe zurück, so haftet das Schiff nur bis zur effektiven Höhe der Forderung. Der Rest bis zum eingetragenen Betrag fällt bei der Verwertung an die Gläubiger im nächst höheren Rang oder an die Kurrentgläubiger.

1) Siehe unten, § 23, I.

Die zu sichernde Forderung hat in der Regel eine Geldforderung zu sein 2). Nach schweizerischem Recht ist der Betrag der Pfandsumme in Landesmünze anzugeben 3). Im britischen und französischen Recht kann es sich auch um eine andere Verpflichtung als eine Geldleistung handeln 4).

Soweit ihre Natur nicht unsittlich ist, kann auch eine Naturalobligation hypothekarisch gesichert werden. Einen Frei- raum haben die Parteien auch bei der Ausgestaltung des Schiffspfandes, indem sie trotz des Spezialitätsprinzips die causa der zu sichernden Forderung nicht angeben müssen. Diese abstrakten Forderungen sind aber nicht beliebt, da sie die Beweislast umkehren; nach dargelegtem Bestand des Schuldbekenntnisses hat der Pfandschuldner den Nichtbestand der Forderung zu beweisen 5). Anders ist die Regelung im französischen Recht, wo die causa der Forderung spätestens beim Registereintrag angegeben werden muss 6).

Durch die Schiffsverschreibung kann eine beliebige, gegenwärtige oder zukünftige oder bloss mögliche Forderung sichergestellt werden 7). Eine zukünftige Forderung muss jedoch nach Inhalt und Gegenstand bestimmbar sein. Die blossе Hoffnung auf eine einmal entstehende Forderung genügt nicht. Kann der Forderungsbetrag zahlenmässig fixiert werden, so erfolgt die Sicherung am vorteilhaftesten durch die Errichtung einer Höchstbetragshypothek.

2) DSchRG § 24.

3) SRG Art. 38 Abs. 2.

4) Abraham, Schiffshypothek, S. 84; Sarasin, S. 17, Anm. 5, für die schweizerische Schiffsverschreibung jedoch unzutreffend.

5) Oser in ZH Kommentar N 12ff zu OR Art. 17; a.M. Liver in BE Kommentar N 16 zu ZGB Art. 824.

6) Planiol/Ripert, Traité élémentaire, Tome II, N 3699 und 9701.

7) SRG Art. 38 Abs. 1; ZGB Art. 824.

Die Forderung, die einer Schiffsverschreibung zugrunde liegt, kann sowohl resolutiv als auch suspensiv bedingt sein. Beim Eintritt einer auflösenden Bedingung erwächst dem Pfandschuldner ein Anspruch auf Löschung des Pfandrechteintrags. Bei einer suspensiven Bedingung entsteht die zu sichernde Forderung überhaupt erst beim Eintritt des vereinbarten Ereignisses.

2. Anleiheobligationen

Mit der Möglichkeit der Verpfändung eines Schiffes in Form der Schiffsverschreibung war auch die Voraussetzung zur Ausgabe von Anleiheobligationen gegeben. Der schweizerische Gesetzgeber hat das im gemeinen Recht erprobte und bewährte Institut der Anleiheobligation denn auch gleich von Anfang der Schiffsregistergesetzgebung an ins Schiffahrtsrecht aufgenommen 8). In der Schweiz hat sich dieses Institut indes wohl wegen des grossen Verwaltungsaufwandes nicht zu verbreiten vermocht.

Mit dem Kreditmittel der Anleiheobligation ist es möglich, eine grosse Zahl von auf kleine Beträge lautenden und leicht übertragbaren Wertpapieren mit einer einzigen Schiffsverschreibung pfandreichtlich zu sichern. In der gemeinsamen, durch die Schiffsverschreibung gesicherten Forderung haben alle Titel den gleichen Rechtsgrund. Soweit die Anleiheobligation öffentlich, also an eine unbestimmte Vielheit von Personen und nicht nur an eine beschränkte Anzahl Interessenten ausgegeben werden, kommt Ihnen Wertpapiercharakter zu 9). Ihrer Natur nach sind die Anleiheobligationen trotz schiffspfandreichtlicher Sicherung keine sachenrechtlichen Pfandtitel wie der Schuldbrief oder die Gült, sondern Obligationen, bei denen das Pfand-

8) SRG Art. 39 in Verbindung mit ZGB Art. 875 bis 883.

9) Jäggi in ZH Kommentar N 286 zu OR Art. 965.

recht wie bei der Grundpfandverschreibung und der Schiffsverschreibung rein akzessorisch zu der Anleihensforderung hinzutritt. Die Anleihensobligation ist schon dem Namen nach ein obligatorisches Wertpapier, das nicht die gleichen Wirkungen zu entfalten vermag wie ein sachenrechtliches Wertpapier. Das verbriefte Recht ist nur ein indirektes Pfandrecht, das vom Gesamtpfandrecht der Anleihe abhängig ist 10). Obwohl die Anleihensobligationen von Gesetzes wegen nur auf den Namen des Gläubigers oder auf den Inhaber lauten können, anerkennt die Doktrin auch ihre Ausgestaltung an Order 11).

Die Sicherstellung der Anleihensobligationen kann auf zwei Arten erfolgen. Einmal kann der Schuldner eine Schiffsverschreibung für die ganze Anleihe errichten und für sich und die Gläubiger einen gemeinsamen Stellvertreter bestimmen 12). Dann kann die Schiffsverschreibung für die ganze Forderung zugunsten einer Ausgabestelle errichtet werden, welche ihrerseits diese Anleihensforderung an die Obligationäre weiterverpfändet 13).

Nach der ersten Sicherungsart steht den Obligationären trotz Vermittlung des Stellvertreters ein unmittelbarer Anteil an der Deckung zu. Bei der zweiten vorgesehenen Emissionsart tritt die Ausgabestelle selber als Schuldnerin auf und geht gegenüber jedem Obligationär eine persönliche Schuldverpflichtung ein. Da der Anleihensschuldner hier in keine Beziehung zu den Obligationären tritt, ist die Sicherung nur eine indirekte. Den Obligationären steht also nur ein Forderungspfandrecht an der schiffspfandrechtlich gesicherten Forderung zu. Die Bestel-

10) Jäggi in ZH Kommentar N 272 zu OR Art. 965.

11) Leemann in BE Kommentar N 4 zu ZGB Art. 875 und N 3 zu ZGB Art. 859.

12) SRG Art. 39 Ziff. 1.

13) SRG Art. 39 Ziff. 2.

lung dieses Forderungspfandrechts erfolgt nach den gewöhnlichen Regeln der Faustpfandbestellung. Da aber hierfür die Uebergabe des Faustpfandes notwendig ist, hat die Ausgabestelle die Pfandurkunde an eine Drittstelle 14) herauszugeben, die sie für die Obligationäre aufbewahrt.

Das deutsche Recht kennt als verkehrsfähiges Pfandrecht eine Wertpapierhypothek, die als Inhaberpapier oder als Orderpapier ausgestaltet sein kann 15). Ihre Emission ist ähnlich jener von SRG Art. 39 Ziff.1, im schweizerischen Recht ausgestaltet. Daneben kann die Kreditbeschaffung auch über die Schiffspfandbriefbanken erfolgen 16).

Auch in Frankreich können Anlehensobligationen ausgeben werden, die sowohl an Order als auch auf den Inhaber ausstellbar sind 17).

3. Schiff

Eine Schiffsverschreibung kann nur auf Fahrzeugen errichtet werden, die im Rechtssinne als Schiffe qualifiziert werden können 18) und im Schweizerischen Binnenschiffsregister oder im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen sind.

4. Persönliche Voraussetzungen

a) Bei Binnenschiffen

Das Binnenschiffahrtsgesetz schreibt über die Herkunft der finanziellen Mittel an einem Binnenschiff nichts vor.

14) Bank oder Treuhandinstitut.

15) DSchRG §§ 72 - 74.

16) Gesetz über die Schiffspfandbriefbanken samt Abänderung in Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 428ff.

17) Sarasin, S. 33.

18) Siehe § 1, I.

Es können somit bei Schiffsverschreibungen an einem Binnenschiff ohne weiteres auch Ausländer als Pfandgläubiger auftreten.

b) Bei Seeschiffen

Bei der Belastung eines Seeschiffes mit Schiffsverschreibungen müssen bestimmte Nationalitätsvorschriften beachtet werden 19). So können Ausländer nur als Schiffshypothekengläubiger auftreten, wenn bereits mindestens die Hälfte des jeweiligen Buchwertes des Schiffes mit Mitteln schweizerischer Herkunft finanziert ist, und wenn durch die ausländische Finanzierung des Rests nicht der erforderliche schweizerische Einfluss auf das Unternehmen beeinträchtigt wird. Ferner muss sich der ausländische Gläubiger verpflichten, auf Verlangen des Seeschiffahrtsamtes hin die sofortige Rückzahlung der Schuld anzunehmen 20). Diese Vorschriften gelten für seegängige schweizerische Yachten nicht, da diese Fahrzeuge für die wirtschaftliche Kriegsvorsorge bedeutungslos sind.

II. Voraussetzungen der gesetzlichen Pfandrechte

1. Voraussetzungen der Sicherungspfandrechte

a) Bestehen eines Schiffspfandrechts

Die Sicherungsbefugnisse, für die ein Sicherungspfandrecht entstehen kann, sind privatrechtlicher Natur. Sie können nur von Inhabern von Schiffspfandrechten geltend gemacht werden. Für die Ermächtigung zur Errichtung eines Sicherungspfandrechts ist es indes einerlei, ob das Pfandrecht mit oder ohne Eintrag im Schiffsregister entstanden ist.

b) Weitere Voraussetzungen

Bei den Sicherungsbefugnissen gegen Wertverminderung des Unterpfandes steht dem Pfandgläubiger nur ein Pfandrecht

19) SSG Art. 37.

20) SSG Art. 24 Abs. 2.

für diejenigen Auslagen zu, welche er für zweckdienliche Vorkehren zur Beseitigung oder Abwehr einer Wertverminderung getroffen hat 21). Das Vorliegen eines Verschuldens beim Eigentümer ist nicht Voraussetzung zur Entstehung eines Sicherungspfandrechts.

Für die Auslagen zur Beseitigung von Wertvermindernungen an einem schweizerischen Binnenschiff erlangen die eingreifenden Pfandgläubiger ein Privileg am Schiff 22).

Bei den Sicherungsbefugnissen zur Erhaltung der Pfandsache ist weder das Vorliegen einer Wertverminderung noch eines Verschuldens vorausgesetzt.

2. Voraussetzungen der Privilegien

a) Allgemeines

Voraussetzung für die Entstehung eines Schiffsprivilegs ist das Vorliegen einer Forderung, für welche die anwendbare Gesetzgebung ein Vorzugsrecht bei der Verwertung des Schiffes einräumt. Die vielen bekannten Schiffsprivilegien stützen sich meist nicht auf willkürliche Tatbestände ab, sondern sie sind entweder als Korrelat für die Haftungsbeschränkung des Reeders, aus Ueberlegungen der Billigkeit, der sozialen Gerechtigkeit oder zur Hebung der Kreditfähigkeit des Schiffes eingeführt worden 23). Nachfolgend werden die Forderungstatbestände mit den zugehörigen Rechtfertigungsgründen aufgeführt.

21) ZGB Art. 808 und 810.

22) SRG Art. 53bis Abs. 1 Ziff. 4.

23) Ferralli, S. 45.

b) Einzelne Forderungstatbestände und Rechtfertigung ihrer Privilegierung

aa) Öffentlichrechtliche Forderungen

aaa) Kosten der Zwangsverwertung

Wie im gemeinen Recht 24) sind bei der Zwangsverwertung eines Schiffes vorab die Verfahrenskosten zu decken. Darunter fallen neben den Kosten der Beschlagnahme, in denen die Kosten der Pfändung und der Verarrestierung eingeschlossen sind, auch die Gerichtskosten, die Auslagen für die Verwertung des Schiffes und die Verteilung des Erlöses. Ebenfalls im ersten Rang privilegiert sind die im gemeinsamen Interesse der Gläubiger gemachten Aufwendungen zur Instandhaltung und Bewachung des Schiffes während des Vollstreckungsverfahrens. Die Privilegierung dieser Zwangsverwertungskosten ist unbestritten, sie wird von den meisten Rechtskreisen anerkannt 25), 26).

bbb) Öffentliche Gebühren, Taxen und Abgaben

Die öffentlichen Forderungen geniessen ein altes Vorrecht, das auch im ZGB an Grundstücken bekannt ist 27). Für die Ueberlassung seiner Einrichtungen und für seine Dienste, die in der Regel im öffentlichen Interessen erbracht werden und einen reibungslosen Verkehr auf dem Wasser garantieren, räumt sich der Staat ein Privileg bei der Befriedigung ein. In der DDR werden auch nicht zweckgebundene Ausgaben wie Steuern vor den eingetra-

24) SchKG Art. 144 Abs. 3.

25) Schweiz: SRG Art. 53bis, Abs. 1 Ziff. 1, SSG Art. 38;
Deutschland: DHGB § 754 Ziff. 1; Frankreich: Lois no 67-5
du 3 janvier 1967, Art. 31 Ziff. 1.

26) Uebereinkommen 1926, Art. 2 Abs. 2; Uebereinkommen I, 1967
Art. 11 Ziff. 2; Protokoll Nr. 1 Art. 11 lit. a und Art. 12;
Uebereinkommen 1930, Art. 28 Ziff. 1.

27) ZGB Art. 836.

genen Pfandforderungen befriedigt 28). Diese Privilegien sind nur gerechtfertigt, soweit sie nicht voraussetzungslos erhoben werden. Die Privilegierung derartiger Forderungen des Staates kennen einige Rechtskreise 29) und die meisten internationalen Uebereinkommen 30). Lediglich das Protokoll Nr.1 zum Uebereinkommen von 1965 sieht die Privilegierung dieser Forderungen des Staates nicht mehr vor, überlässt es aber den einzelnen Signatarstaaten, diese weiterhin beizubehalten 31). Nach schweizerischem Binnenschiff-fahrtsrecht sind derartige Forderungen an Binnenschiffen nicht privilegiert 32).

bb) Privatrechtliche Forderungen

aaa) Heuerforderungen des Kapitäns und der Schiffsmannschaft

Wie im Konkursrecht, wo die Arbeitnehmer im Konkurs des Arbeitgebers privilegiert sind, steht der gesamten, eine dauernde Stellung einnehmenden Schiffsbesatzung bei der Zwangsvollstreckung in das Schiff ein Pfandrecht zu, das allen vertraglich eingeräumten Pfandrechten vorgeht. Diese Besserstellung der Heuerforderungen ist nicht nur zum Schutz der wirtschaftlich Schwächeren aufgestellt worden, sie ist auch notwendig, weil die Schicksalsgemeinschaft zur See nur zusammengehalten werden kann, wenn sich jedes einzelne Mitglied der Schiffsbesatzung im Besitz eines gesicherten Heueranspruchs weiss. Von einer zufriedenen Seemannschaft profitieren indessen auch alle Schiffsgläubiger, die Schiff und Fracht in zuverlässigen und sicheren Händen wissen dürfen.

28) SHSG § 120; Richter/Richter/Trotz, S.48.

29) Schweiz: SSG Art. 38; Deutschland: DHGB § 754 Ziff. 2; Frankreich: lois no 67-5 du 3 janvier 1967, Art. 31 Ziff.2.

30) Uebereinkommen 1926, Art. 2 Ziff. 2; Uebereinkommen I 1967, Art. 4 Abs. 1 Ziff. 3; Uebereinkommen 1930, Art. 28 Ziff. 1.

31) Protokoll Nr. 1, Art. 13.

32) SRG Art. 53bis.

Die Privilegierung der Heueransprüche ist schon seit alters her bekannt. Sie zeugt von einer sozialen Einstellung der Schiffahrtsgesetzgeber. Es ist bemerkenswert, dass die Heuerforderungen der Schiffsbesatzung nicht nur wie die der übrigen Arbeitnehmer im Konkurs des Arbeitgebers den nicht durch Pfandrechte gesicherten Forderungen im Rang vorgehen, sondern auch gegenüber dem grössten Teil der Privilegien einen bevorzugten Rang einnehmen 33).

In Anlehnung an das gemeine Recht privilegieren nationale und internationale Erlasse, welche die Binnenschiffahrt betreffen, Heuerforderungen der Schiffsbesatzung lediglich für sechs Monate 34). Andere Erlasse wiederum, die vor allem die Seeschiffahrt mit den zeitlich längeren Reisen beschlagen, räumen der Schiffsbesatzung ein Vorrecht für die Heuer während der Dauer ihrer Anstellung auf dem Schiff ein 35).

bbb) Forderungen aus Bergung und Hilfeleistung

Für Ansprüche aus Hilfeleistung und Bergung gewähren die einzelnen Rechtskreise 36) den Rettern über ihre Unkosten hinaus eine besondere Vergütung, die von der Grösse und dem Wert der

-
- 33) SRG Art. 53bis Abs. 3; Protokoll Nr.1, Art. 15; Uebereinkommen 1926 Art. 2 Abs. 2.
 - 34) Uebereinkommen 1930, Art. 28 Ziff. 2; SRG Art. 53bis; Protokoll Nr. 1, Art. 11 lit. b.
 - 35) Schweiz: SSG Art. 38 in Verbindung mit Uebereinkommen 1926, Art. 2 Ziff. 2; Deutschland DHGB § 754 Ziff. 3; Frankreich: lois no 67-5 du 3 janvier 1967 Art. 31 Ziff. 3.
 - 36) Schweiz: SRG Art. 53bis Abs. 1 Ziff. 3; SSG Art. 38 in Verbindung mit Uebereinkommen 1926, Art. 2 Ziff. 3; Deutschland: DHGB §754 Ziff. 4; Frankreich: lois no 67-5 du 3 janvier 1967, Art. 31 Abs. 4; Grossbritannien: BS 1973, S. 384; Uebereinkommen 1967 I, Art. 4 Abs. 1 Ziff. 5; Uebereinkommen 1930, Art. 28 Ziff. 3 lit. a; Protokoll Nr. 1, Art. 11 lit. c; Uebereinkommen 1910, Art. 8.

beteiligten Schiffe und der Schiffsladung, vom Risiko, vom Erfolg und von der Zahl der beteiligten Personen abhängt. Diese Vergütung dient im besonderen als Anreiz für die Rettungsmannschaften. Von der Rettung des Schiffes profitieren nicht nur die geretteten Personen, sondern auch alle Schiffsgläubiger. Eine Privilegierung der Rettungsforderungen gegenüber den nicht privilegierten Forderungen ist deshalb gerechtfertigt.

ccc) Beiträge des Schiffes zur grossen Haverei

Bei der grossen Haverei 37) trifft der Kapitän freiwillig ausserordentliche Massnahmen zur Errettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr 38). Den durch die Aufopferung entstandenen Schaden haben der Reeder und die Ladungsbeteiligten nach einem bestimmten Verteilungsplan 39) zu tragen. Für die Forderungen gegen den Reeder bei grosser Haverei räumt die Gesetzgebung ein privilegiertes Schiffsgläubigerrecht ein 40). Die Privilegierung dieser Ansprüche rechtfertigt sich, profitieren doch alle Schiffsgläubiger von der Errettung des Schiffes.

ddd) Entschädigungsansprüche aus verschiedenen Schadensverursachungen

Für eine Reihe von Schadensverursachungen durch den Schiffsbetrieb haftet der Reeder nur beschränkt. Als Korrelat für diese Beschränkung der Haftung wird den Entschädigungsansprüchen der Geschädigten eine Vorzugsteilung eingeräumt, die gegenüber den Forderungen der übrigen Gläubiger

37) Schon bei den Römern in der "Lex Rhodia de iactu" bekannt, D. 14,2,1; 2 pr.

38) Wüstendörfer SHR, S.377; SSG Art. 122 und 127 Abs. 3.

39) Dispache; SSG Art. 123 und 127 Abs. 3.

40) Schweiz: SRG Art. 53bis Abs.1 Ziff.3; SSG Art.38 in Verbindung mit Uebereinkommen 1926, Art.2 Ziff.3, SSG Art.49 und 126; Deutschland: DHGB § 754 Ziff.5; Frankreich: lois no 67-5 du 3 janvier 1967, Art. 31 Ziff.4; Uebereinkommen I 1967, Art.4 Abs. 1 Ziff.V; Protokoll Nr.1, Art. 11 lit.c; Uebereinkommen 1930, Art. 28 Ziff.3 lit.b.

vorrangig sind. Als privilegierte Entschädigungstatbestände werden in den Seerechtskodifikationen allgemein diejenigen Ansprüche anerkannt, welche sich aus Schiffszusammenstoss, anderen Schiffsunfällen, Beschädigungen von Hafen- Dock- oder Wasserstrassenanlagen, ausservertraglichen Schädigungen sowie aus Körperverletzung und aus Beschädigung oder Verlust von Ladungsgut oder Reisegut ergeben 41). Während diese Entschädigungsansprüche bei Binnenschiffen im Genfer Abkommen von 1930 noch privilegiert werden 42), überlässt das Protokoll Nr. 1 von 1965 die Beibehaltung der ohnehin fragwürdigen und für die übrigen Gläubiger höchst nachteiligen Privilegierung dieser Forderungen den einzelnen Signatarstaaten 43). In der Schweiz werden diese Ersatzforderungen an Binnenschiffen nicht privilegiert 44).

eee) Forderungen aus Verträgen, die der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Vollmacht abgeschlossen hat

Vor allem in älteren Seeschiffahrtskodifikationen 45) sind jene Forderungen aus den Geschäften des Kapitäns privilegiert, welche dieser ausserhalb des Heimathafens im Rahmen seiner gesetzlichen Vertretungsmacht zur Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung der Schiffsreise eingegangen ist. Eine wenn auch nur beschränkte Rechtfertigung dieser Privilegierung ist darin zu sehen, dass diese Auslagen der wirtschaftlich not-

41) Schweiz: SSG Art. 38 in Verbindung mit Uebereinkommen 1926, Art. 2 Ziff. 4; Uebereinkommen I 1967, Art. 4 Abs. 1 Ziff. III und IV; Deutschland: DHGB § 754 Ziff. 7,8 und 9; Frankreich: lois no 67-5 du 3 janvier 1967 Art. 31 iff. 5.

42) Uebereinkommen 1930, Art. 28 Ziff. 4 lit. a und b.

43) Protokoll Nr. 1, Art. 13.

44) SRG Art. 53bis.

45) Schweiz SSG Art. 38 in Verbindung mit Uebereinkommen 1926, Art. 2 Ziff. 5; Deutschland: DHGB § 754 Ziff. 8; und selbst noch im neueren französischen lois no 67-5 du 3 janvier 1967 Art. 31 Ziff. 6.

wendigen Weiterführung der Schiffsreise dienen. Diese Rechtfertigung vermag aber in der heutigen Zeit mit weltweiten Bankverbindungen und nahezu unbegrenzten Kommunikationsmöglichkeiten nicht mehr zu überzeugen. Im Zuge der internationalen Vereinheitlichung der Regeln wurde deshalb auf die Beibehaltung der Privilegien für derartige Kreditgeschäfte bei Seeschiffen verzichtet 46).

In den Binnenschiffahrtskodifikationen fehlt die Privilegierung der Kapitängeschäfte allgemein 47). Dies erklärt sich aus der Tatsache heraus, dass die Binnenschiffahrtswege in der Regel kürzer und räumlich abgegrenzter sind als die Seewege; dementsprechend waren auch die Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Schiffer und Reeder von jeher besser.

46) Uebereinkommen I 1967, Art. 4

47) Genfer Konvention 1930, Art. 28; Protokoll Nr. 1, Art. 11ff.;
SRG Art. 53bis.

§ 19 Pfandrechtsprinzipien

I. Eintragungsprinzip und Publizitätsprinzip

1. Eintragungsprinzip

Wie das schweizerische Grundpfandrecht kennt auch das schweizerische Schiffsregisterrecht das Eintragungsprinzip. Für die vertragliche Begründung eines Schiffspfandrechts (Schiffsverschreibung) gilt grundsätzlich das absolute Eintragungsprinzip. Vor der Eintragung besteht zwischen den Parteien lediglich ein obligatorisches Vertragsverhältnis, erst mit der Eintragung im Schiffsregister gelangt die Schiffsverschreibung zur Entstehung 1) und vermag gegenüber Dritten Wirkung zu erlangen.

Das absolute Eintragungsprinzip hat aber eine notwendige Durchbrechung erfahren, indem bei einer Reihe von dinglichen Rechten vollwirksame Aenderungen im dinglichen Rechtsbestand vorgenommen werden können, ohne dass es hierfür eines Eintrags im Schiffsregister bedarf. So kann das Eigentum unabhängig vom Registereintrag durch Erbfolge, Enteignung, Zwangsvollstreckung oder Urteil erworben werden. Das hier immerhin noch geltende relative Eintragungsprinzip verlangt dann nur noch, dass Verfügungen über das ausserbuchlich erworbene Recht erst nach dessen Eintragung im Register vorgenommen werden können.

Solange der Erwerber beim ausserbuchlichen Rechtserwerb nicht im Register eingetragen ist, fehlt ihm die Verfügungsbefugnis; er ist zur Vornahme von dinglichen Verfügungen nicht befugt. Der noch eingetragene Berechtigte kann weiterhin über sein eingetragenes Recht verfügen.

Durch diese Durchbrechung des Eintragungsprinzips kann

1) SRG Art. 41 Abs. 1.

indes nur die Verfügung über das Eigentum gefährdet werden. Die eingetragenen Pfandrechte sind nach wie vor im Register festgehalten und gehen dem Eigentumserwerb als ältere eingetragene dingliche Rechte vor. Und die gesetzlichen Pfandrechte ohne Eintrag schliesslich lasten auch nach dem Eigentumswechsel als Realobligationen auf dem Schiff.

2. Publizitätsprinzip

Das Prinzip der Publizität (Oeffentlichkeitsprinzip) beherrscht auch das Schiffsregister. Die Kenntlichmachung der dinglichen Rechte gegenüber Dritten wird hier durch die Register-eintragung erreicht 2).

Auch das Publizitätsprinzip erfährt im Schiffsrecht eine grosse Anzahl von Durchbrechungen. So können wie im gemeinen Recht für Auslagen aus der Abwendung von Wertverminderungen der Pfandsache und für Aufwendungen der Pfandgläubiger zur Erhaltung der Pfandsache Pfandrechte ohne Registereintrag bestehen. Neben diesen Sicherungspfandrechten können auf einem Schiff eine grosse Reihe von Privilegien als okkulte Pfandrechte ohne Eintrag bestehen. Dieser Mangel an Publizität, hervorgerufen durch die grosse Zahl der okkulten Pfandrechte, gefährdet den Schiffskredit, da der lastenfreie Schiffswert erheblich vermindert wird.

Dem Schiffsregister kommt auch öffentlicher Glaube zu. Nach ZGB Art. 9 besteht die Rechtsvermutung für die Richtigkeit registrierten Schiffseigentums und eingetragener Schiffspfandrechte. Die positive und negative Wirkung des Schiffsregisters reicht soweit und nur soweit, als die Gesetzgebung die Eintragungspflicht für dingliche Rechte statuiert, und auch nur in diesem beschränkten Umfang ist der gutgläubige Dritte in seinem Rechtserwerb geschützt.

2) SRG Art. 31, 36 und 41.

II. Prinzip der Akzessorietät

Seiner Funktion gemäss dient jedes Schiffspfandrecht als Nebenrecht einer gültigen Forderung 3). Zwischen der Forderung und dem Pfandrecht besteht eine enge Verbindung, aus der sich einige bedeutende Folgen ergeben können. Geht die Forderung unter, so erlischt automatisch auch das Pfandrecht 4). Bei der Zession der Hauptforderung geht das Pfandrecht als Nebenrecht auf den Zessionar über 5). Alle Einreden, die der Geltendmachung der Forderung entgegenstehen, können auch gegenüber dem Pfandrecht erhoben werden, und beim Wiederaufleben einer untergegangenen Forderung lebt auch das Pfandrecht als Akzessorium wieder auf 6). Die Akzessorietät bewirkt aber auch, dass die Realisierung des Pfandrechts vor Fälligkeit der Forderung ausgeschlossen ist (Prinzip der Subsidiarität).

Vom Prinzip der Akzessorietät gibt es einige Ausnahmen. Beim Pfandrecht für eine zukünftige Forderung hat man keine existente, also schlechthin keine Forderung vor sich. Das Pfandrecht besteht hier also ohne Forderung. Dies solange, bis die Forderung entsteht. Andererseits bleibt das Pfandrecht bei Tilgung der Forderung bis zur Löschung im Schiffsregister weiter bestehen. Eine Durchbrechung des Akzessorietätsprinzips muss auch bei der Sicherung einer suspensiv bedingten Forderung gegeben sein, denn bei Annahme von Akzessorietät könnte das Pfandrecht für die suspensiv bedingte Forderung gar nicht unbedingt errichtet werden und es könnte mithin gerade seine Sicherungsaufgabe gar nicht erfüllen 7). Die selbständige Stellung des

3) ZGB Art. 824 Abs. 1.

4) OR Art. 114 Abs. 1.

5) OR Art. 170 Abs. 1.

6) OR Art. 180 Abs. 1.

7) Oftinger in ZH Kommentar N 154 zu ZGB Art. 884.

Pfandrechts bewirkt nun, dass sich der Rang des Pfandrechts nicht nach der Entstehung der Forderung, sondern nach dem Zeitpunkt der Pfandrechtsbestellung richtet 8). Das selbständige Pfandrecht ohne Forderung hat nicht nur rein formale Existenz 9), sondern zeitigt alle ihm im akzessorischen Verhältnis zukommenden Wirkungen.

III. Prinzip der Spezialität

1. Spezialität der Forderung

Nach Art. 38 SRG muss ein bestimmter Geldbetrag im Schiffsregister eingetragen sein. Dies ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Entstehung eines Schiffspfandrechts. Auch für künftige, unbestimmte oder bloss mögliche Forderungen muss der noch unbekannte Betrag in Geld abgeschätzt und in seiner absoluten Höhe fixiert werden. Dies ist für den Eigentümer insofern von Vorteil, als die generell bestimmte Forderung nur einmal eingetragen werden muss. Weitere Eintragungen für die Auffüllung oder Tilgung des gesicherten Kredits sind nicht mehr nötig.

Nach schweizerischem Recht muss die Pfandsumme in Landesmünze angegeben werden 10). Nach deutschem Recht kann die Forderung nötigenfalls auch mit einer Goldmünzklausel oder in ausländischer Währung angegeben werden 11).

Das Spezialitätsprinzip ist ein Ausfluss des Publizitäts-

8) Leemann in BE Kommentar N 24 zu ZGB Art. 884; BGE 51 II 278 E. 2; Wüstendörfer, SHR, S. 38.

9) Wieland in ZH Kommentar N 5 zu ZGB Art. 793.

10) SRG Art. 38 Abs. 2.

11) Abraham, Schiffshypothek, S. 85ff.

tätsprinzips 12). Mit der Eintragung des bezifferten Forderungsbetrags wird die Höhe der Haftungssumme allgemein offenkundig. Jeder nachfolgende Pfandgläubiger hat dann eine verlässliche Information über die Höhe der bereits eingetragenen Belastung.

2. Spezialität des Schiffes

Neben der Forderung muss auch das Schiff als Sicherungsobjekt der Pfandforderung genau bestimmt sein. Dieses Erfordernis wird bei schweizerischen Schiffen mit dem Eintrag ins Schiffsregister erfüllt, da die Schiffe schon bei der Anmeldung genügend individualisiert werden müssen 13), und sich der Kreis der eintragungsberechtigten und -verpflichteten Schiffe mit dem der belastbaren deckt 14). Neben der Verpfändung eines einzelnen Schiffes, das nicht im Eigentum des Schuldners zu stehen braucht 15), können auch mehrere Schiffe zusammen für die gleiche Forderung verpfändet werden. Nach dem geltenden Spezialitätsprinzip müssen aber alle Schiffe genau bezeichnet werden, die Verpfändung des ganzen jeweiligen Schiffsparks des Schuldners im Sinne einer Generalhypothek ist ausgeschlossen 16).

Gehören die Schiffe dem gleichen Eigentümer oder stehen sie im Eigentum solidarisch verpflichteter Schuldner, so kann auf allen Schiffen für eine einzelne Forderung eine einzige Schiffsverschreibung errichtet werden 17). Hier müssen nur die einzelnen Schiffe, nicht aber die einzelnen Haftungsbeträge der Schiffe bekannt gegeben werden, denn bei der Verwertung dieser Gesamtpfänder werden nach allgemeiner Vorschrift in erster Linie

12) Sarasin, S. 51.

13) SRG Art. 10.

14) Abraham, Schiffshypothek, S. 119.

15) SRG Art. 40 Abs. 1.

16) Tuor, S. 596.

17) Gesamtpfand oder Gesamtschiffshypothek, SRG Art. 40 Abs. 2.

die Schiffe des Schuldners und von diesen diejenigen, auf denen dem betreibenden Gläubiger keine Schiffspfandgläubiger nachgehen, verwertet 18).

In allen anderen Fällen der Verschreibung mehrerer Schiffe für die gleiche Forderung ist für jedes Schiff neben seiner Individualisierung zudem der Teilbetrag seiner Belastung anzugeben (Simultanpfandrecht) 19). Fehlt diese Verteilungsvorschrift, so erfolgt die Belastung nach dem Wertverhältnis der Schiffe 20).

Das Prinzip der Spezialität macht nicht beim Schiff als kleinste Objekteinheit halt, sondern lässt bei ideeller Teilung des Schiffes und nach erfolgter Eintragung der Bruchteile daran 21) auch die selbständige Belastung der einzelnen Miteigentumsquoten zu 22). Können indessen die ideellen Quoten wie bei Gesamteigentum nicht eruiert werden, so ist eine weitergehende Spezialisierung und somit auch Verpfändung des Pfandobjekts nicht mehr möglich; es muss der ganze Quotenanteil oder das Schiff als ganzes von sämtlichen Teilhabern gemeinsam verpfändet werden 23).

IV. Prinzip der festen Pfandstelle

Sobald ein Schiff mit mehreren Pfandrechten belastet wird, ist die Vorgabe einer Rangordnung erforderlich, nach der sich die Stellung und der Umfang des einzelnen pfandreichtlich gesicherten Anspruchs ergibt 24).

18) VO ZVG Art. 107.

19) Leemann in BE Kommentar N 1 zu ZGB Art. 798.

20) SRG Art. 40 Abs. 3.

21) GBVO Art. 33.

22) Leemann in BE Kommentar N 2ff zu ZGB Art. 800; SRG Art. 41 Abs. 2, 1. Satz.

23) SRG Art. 41 Abs. 2, 2. Satz.

24) Leemann in BE Kommentar N 1 zu ZGB Art. 813/14.

Nach schweizerischem Recht wird die Rangordnung der Pfandrechte nach dem Pfandstellensystem bestimmt. Der Rang der Pfandrechte richtet sich nicht nach dem Datum der Errichtung, sondern nach dem Willen der Parteien. Jedes Pfandrecht erhält eine ihm von den Parteien zugewiesene bestimmte Pfandstelle 25). Im schweizerischen Grundpfandrecht und mithin auch bei Pfandrechten an schweizerischen Schiffen 26) hat man sich zum Pfandstellensystem bekannt, wobei das Nachrückungssystem nach dem Prinzip der Alterspriorität subsidiäre Geltung hat.

Bei mehreren miteinander konkurrierenden Pfandrechten bestimmt sich ihr Rangverhältnis entweder nach Gesetz oder nach dem Willen des Eigentümers. Bei vertraglich begründeten Pfandrechten kommt es auf den Willen des Eigentümers oder der Parteien an. Die mittelbaren gesetzlichen Pfandrechte, bei denen das Gesetz einen Anspruch auf Begründung gewährt 27), ist die Alterspriorität massgebend. Und alle Pfandrechte, welchen das Gesetz unmittelbare Wirkung verleiht, stehen im allerersten Rang. Darunter fallen neben den Wertminderungspfandrechten 28) auch die Privilegien an Schiffen 29).

Das Prinzip der festen Pfandstelle ermöglicht dem Eigentümer, Pfandrechte in einem beliebigen nachgehenden Rang zu errichten. Er kann sich dabei eine oder mehrere Pfandstellen zur späteren Verwendung vorbehalten. Eine leere Pfandstelle kann auch durch den Wegfall irgend einer vorgehenden Pfandstelle entstehen; das nachgehende Pfandrecht kann nicht ohne den Willen des Eigentümers in die leere Pfandstelle einrücken.

25) Leemann in BE Kommentar N lff. zu ZGB Art. 813/14.

26) SRG Art. 47.

27) SRG Art. 51.

28) SRG Art. 46.

29) SRG Art. 53bis; SSG Art. 38; Ueber die Rangordnung der einzelnen Pfandrechte siehe unten, § 21, III.

Vom Prinzip der festen Pfandstelle gibt es allerdings Ausnahmen. So kann mittels vertraglicher Vereinbarung ein Nachrückungsrecht für nachgehende Pfandgläubiger eingeräumt werden. Ein Nachrückungsvertrag bedarf zu seiner Gültigkeit der schriftlichen Form 30) und zur Erlangung dinglicher Wirkung der Vormerkung im Schiffsregister 31). Ein Nachrücken von Gesetzes wegen findet bei der Zwangsvollstreckung statt. Alle leeren Pfandstellen und auch die Eigentümerpfandtitel werden bei der Verteilung des Erlöses übergangen 32). Für gesetzliche Pfandrechte ohne Eintrag gilt das Prinzip der festen Pfandstelle nicht. Diese nehmen gegenüber einem Titel oder allen eingetragenen Pfandrechten immer einen besseren Rang ein.

Wenn die Zustimmung aller beschwerten, eingetragenen Pfandgläubiger vorliegt, kann durch schriftliche Vereinbarung auch das Rangverhältnis zwischen einzelnen eingetragenen Pfandrechten geändert werden. Die Rechtsänderung vermag jedoch erst mit der Eintragung im Schiffsregister dingliche Wirkung zu erlangen 33).

30) SRG Art. 41.

31) SRG Art. 47; GBVO Art. 30 Abs. 3, Art. 63 und 71.

32) SRG Art. 47; ZGB Art. 815: BGE 91 III 76.

33) Leemann in BE Kommentar N 72 zu ZGB Art. 813/14.

§ 20 Entstehung der Pfandrechte

I. Begründung der Schiffsverschreibung

1. Vertrag

Das Vorhandensein eines Pfandbestellungsvertrags bildet die materielle Voraussetzung für die Errichtung einer Schiffsverschreibung. An die Form dieses Vertrags wird indes nicht die hohe Anforderung der öffentlichen Beurkundung gestellt 1), einfache Schriftlichkeit von der aber Brief und Telegramm ausgeschlossen sind, genügt 2). Der Pfandvertrag muss alle wesentlichen Merkmale der Schiffsverschreibung enthalten. Von den beteiligten Parteien sind mindestens der Gläubiger und der Eigentümer des zu belastenden Schiffes anzugeben. Daneben ist auch noch das belastete Schiff und die Höhe der Pfandforderung anzuführen. Es genügt die Angabe der Höhe des Betrags ohne Bezeichnung der causa, denn sowohl bestehende wie auch künftig mögliche Forderungen können ohne Verpflichtungsgrund bestehen 3).

Der schriftliche Pfandbestellungsvertrag gewährt dem Verpflichteten lediglich einen obligatorischen Anspruch gegen den Pflichtigen auf Eintragung des Pfandrechts im Schiffsregister; mit dem Abschluss des Vertrags ist kein dinglicher Rechtserwerb verbunden. Verweigert der Verpflichtete die Registeranmeldung, so kann der Berechtigte ein richterliches Urteil auf Eintragung des Pfandrechts erwirken 4).

Auch nach deutschem Recht entsteht die Schiffshypothek erst durch den Registereintrag, der Pfandvertrag allein

1) Vgl. ZGB Art. 799 Abs. 2.

2) SRG Art. 41 Abs. 1; SRG Art. 32 Abs. 2 in Verbindung mit OR Art. 13 Abs. 2.

3) OR Art. 17; Leemann in BE Kommentar N 36ff. zu ZGB Art. 799.

4) SRG Art. 34.

verleiht dem Berechtigten nur einen Anspruch auf Eintragung des Pfandrechts 5).

Anderes verhält es sich nach französischem Recht. Hier entsteht das Pfandrecht zwischen den Parteien bereits durch den Vertrag. Die Eintragung selber dient dann nur noch der Erlangung dinglicher Wirkung gegenüber Dritten 6).

Im englischen Recht entsteht eine mortgage durch einen schriftlichen Vertrag 7). Der Form nach soll dieser Vertrag möglichst dem im Anhang zum MSA 1894, unter Teil I, Form B angegebenen Musterformular entsprechen.

2. Eintragung

Die Schiffsverschreibung erlangt erst mit dem Eintrag im Schiffsregister volle Wirkung 8). Der Eintrag wird in der Regel auf Antrag des Pfandbestellers oder seines Vertreters vorgenommen 9). Die Anmeldung hat unter Beilage eines formgültigen Pfandbestellungsvertrags und eines Ausweises über die Verfügungsberechtigung schriftlich zu erfolgen 10). Der Registereintrag ist Angaben über die Person des Gläubigers, die Pfandsumme, die Pfandstelle, das Datum des Eintrags sowie einen Verweis auf die vom Registeramt verwahrten Belege zu enthalten 11).

Im deutschen Recht erfolgt die Eintragung einer Schiffshypothek nach den gleichen Grundsätzen wie im schweizerischen Recht. Auch im französischen Recht wird die Registereintragung

5) SchKG Art. 8 in Verbindung mit Art. 3.

6) Sarasin, S.60 oben; lois no 67-5 du 3 janvier 1967 Art. 10 Abs. 1; du Pontavice, S. 69ff.; Abraham, Schiffshypothek, S. 197.

7) Mortgage deed; MSA 1894 sec. 31.

8) SRG Art. 41.

9) GBVO Art. 11 und 14.

10) ZGB Art. 963, 965; GBVO Art. 13 und 15.

11) VVO zu SRG Art. 2 und 6; GBVO Art. 40.

nicht von Amtes wegen sondern auf Antrag hin vorgenommen. Der Registerbehörde sind neben dem Antrag noch der Hypothekenbestellungsvertrag und zwei Bordereaux mit den wesentlichen Hypothekendaten einzureichen 12). Die Eintragung der Schiffshypothek bleibt nur während zehn Jahren bestehen und muss danach wieder erneuert werden 13). Im englischen Recht wird die "registered mortgage" nur nach Vorlegung des "mortgage deed" ins Register eingetragen 14).

II. Entstehung der gesetzlichen Pfandrechte

1. Entstehung mit Eintragung

In Anlehnung an die Regelung im ZGB gewährt der Gesetzgeber dem Verkäufer, dem Miterben und dem Gemeinder sowie dem Reparateur eines Schiffes einen dinglichen Anspruch auf Errichtung eines gesetzlichen Pfandrechts 15). Diese Pfandrechte bedürfen zu ihrer Entstehung unbedingt des Eintrags ins Schiffsregister 16).

2. Entstehung ohne Eintragung

Eine Reihe von gesetzlichen Pfandrechten entsteht ohne Eintrag von Gesetzes wegen. Einige gehen sogar allen eingetragenen Belastungen vor. Es sind dies sämtliche anerkannten nationalen und internationalen Privilegien 17) sowie die gesetzlichen Pfandrechte für Kosten, welche den Gläubigern aus der Beseitigung beziehungsweise Verhinderung von Wertverminderungen oder für an-

12) Abraham, Schiffshypothek, S. 199.

13) Lois no 67-5 du 3 janvier 1967 Art. 52.

14) MSA 1894, sec. 31.

15) Leemann in BE Kommentar N 25 zu ZGB Art. 837.

16) Leemann in BE Kommentar N 14 zu ZGB Art. 837.

17) SRG Art. 53bis, SSG Art. 38 in Verbindung mit Abkommen 1926.

dere Vorkehrungen an einem Schiff aufgelaufen sind 18). Für Versicherungsprämien, welche die Pfandgläubiger anstelle des Eigentümers für das Schiff bezahlt haben, erlangen die zahlenden Gläubiger ein gesetzliches Pfandrecht im gleichen Rang wie ihre Pfandforderung 19).

18) SRG Art. 46 in Verbindung mit ZGB Art. 808 und 810.

19) SRG Art. 48.

§ 21 Wirkung der Pfandrechte

I. Umfang der Pfandhaft

1. Schiff

Das Pfandrecht belastet das Schiff im jeweiligen Zustand mit all seinen Bestandteilen und seiner Zugehör 1). Die Erstreckung der Haftung auf die Bestandteile ergibt sich ohne weiteres aus der Bestandteilseigenschaft; die Bestandteile teilen notwendig das rechtliche Schicksal der Hauptsache 2). Bei einer Beschlagnahme des Schiffes haften nicht nur alle sich im Moment der Pfändung auf dem Schiff befindlichen Bestandteile, sondern auch jene, welche nur zu einem vorübergehenden Zweck vom Schiff entfernt worden sind 3).

Soweit nicht Rechte Dritter daran bestehen, erstreckt sich die Pfandhaft auch auf die Zugehör 4), und zwar unabhängig davon, ob diese zur Zeit der Begründung des Pfandrechts schon auf dem Schiff war oder nicht. Eine vorübergehende Loslösung der Zugehör von der Hauptsache hebt die Zugehörseigenschaft nicht auf, erst mit dauernder und gewollter Abtrennung scheidet sie aus der Pfandhaft aus. Anders vermag die vorübergehende Verbringung einer Sache auf ein Schiff noch keine Zugehörseigenschaft entstehen zu lassen. Bei der Verpfändung eines Schiffes können Sachen als Zugehör im Schiffsregister angemeldet werden. Andererseits besteht die Möglichkeit, Zugehör mittels Eintragung im Schiffsregister von der Pfandhaft auszuschliessen 5).

1) SRG Art. 43.

2) ZGB Art. 642.

3) Wüstendörfer, SHR, S. 88.

4) SRG Art. 43 Abs. 2.

5) Leemann in BE Kommentar N 50 zu ZGB Art. 805.

2. Fracht und Schiffsmiete

Neben der Fracht der letzten Reise kann die Fracht lediglich im englischen Recht unter die Pfandhaft fallen. Das Pfandrecht steht aber dem "mortgagee" erst vom Augenblick der Inbesitznahme des Schiffes an zu. Ueber die frühere Fracht muss eine gesonderte mortgage abgeschlossen werden, die sich von der ship mortgage unterscheidet 6).

Ist ein Schiff vermietet, so erstreckt sich die Pfandhaft auf alle Mietzins- und Charterforderungen, die seit Anhebung der Betreibung auf Verwertung des Schiffes oder seit der Eröffnung des Konkurses über den Schuldner bis zur Verwertung aufgelaufen sind 7). Die zivilen Früchte sind aber weder Bestandteile noch Zugehör des vermieteten Gegenstands. Ihre Haftung rechtfertigt sich höchstens vom Zeitpunkt der Realisierung des Pfandrechts an. Verfügungen über noch nicht verfallene Mietzinsforderungen sowie deren vorzeitige Pfändung durch andere Gläubiger sind indes gegenüber den Schiffspfandgläubigern, welche die Betreibung auf Verwertung des Schiffes anheben, nicht wirksam 8).

Im deutschen und im französischen Recht haften den Schiffsgläubigern weder die Frachtforderungen noch die Mietzinsforderungen oder Forderungen aus Chartervertrag 9).

Im englischen Recht fallen Schiffsmietzinsen nach den gleichen Bedingungen unter die Pfandhaft wie der Frachtlohn 10).

6) Abraham, Schiffshypothek, S. 173; Uebereinkommen 1926, Art. 2.

7) SRG Art. 44 Abs. 1 und 4.

8) SRG Art. 44 Abs. 3.

9) Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 496; Abraham, Schiffshypothek, S. 172.

10) Abraham, Schiffshypothek, S. 173f.; siehe auch oben, 1. Absatz.

3. Haftungssurrogate

a) Ersatzforderungen

Bei schweizerischen Binnenschiffen erstreckt sich die Pfandhaft für die Privilegien des Art. 53bis SRG nicht auf die Ersatzansprüche aus Verlust des Binnenschiffes oder auf die Ansprüche aus Beschädigung des Schiffes, diese sind den Hypothekargläubigern vorbehalten 11). Besteht aber eine Forderung gegen einen Dritten aus Schädigung des Schiffes, so ist diese Ersatzforderung auch den privilegierten Gläubigern verhaftet. Die Pfandhaft für Privilegien an schweizerischen Seeschiffen andererseits erfasst auch die Ersatzforderungen aus jener Reise, während welcher die privilegierte Forderung entstanden ist. Als Forderungstatbestände sind darin die Ansprüche aus Sachbeschädigung des Schiffes, aus Frachtverlust, aus Vergütung für grosse Haverei sowie aus der ausstehenden Nettovergütung des Schiffseigentümers aus erfolgter Hilfeleistung oder Bergung enthalten 12).

Im deutschen Recht haften die Ersatzforderungen den Schiffshypothekengläubigern nicht 13). Das französische Recht äussert sich zu dieser Frage nicht. Im Schrifttum werden verschiedene Auffassungen vertreten 14).

b) Forderungen aus Versicherungsvertrag

In der Schweiz erstreckt sich die Pfandhaft für Schiffshypotheken auch auf Versicherungsforderungen 15). Die gleiche Regelung finden wir in Deutschland 16). Nach neuem französischem

11) BBl. 1970 Bd. II, S. 1269; Protokoll Nr. 1, Art. 14 Abs. 2 lit. b in Verbindung mit Art. 19; gleich in der DDR, Richter/Richter/Trotz, s. 47.

12) SSG Art. 38 in Verbindung mit Uebereinkommen 1926, Art. 4.

13) Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 495.

14) Ripert, Droit Maritime, Bd. II, 1952, No 1065; Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 495.

15) SRG Art. 49.

16) DSchRG §§ 32 - 38.

Recht haften die Versicherungsforderungen neu auch den Schiffshypothekargläubigern 17). Hier wird die fällig gewordene Versicherungssumme wie in der Schweiz nicht mehr vorbehaltlos an den Schiffseigentümer bezahlt 18). In Grossbritannien ist die Versicherungsforderung nicht ohne weiteres der ship mortgage verhaftet. Der mortgagee hat seine Pfandforderung selber zu versichern oder durch den mortgagor zu seinen Gunsten versichern zu lassen 19).

Von den berücksichtigten Rechtskreisen zählt nur Deutschland die Forderung aus Versicherungsvertrag zum Schiffvermögen 20). Sie sind deshalb nur hier den Inhabern von Schiffsgläubigerrechten verhaftet.

Die Schweiz und Frankreich andererseits sind dem Abkommen 1926 beigetreten, das in Art. 4 Abs. 3 die Forderungen aus Versicherungsvertrag von der Pfandhaft für Privilegien ausnimmt.

II. Sicherungsbefugnisse der Gläubiger

Da die Sicherung einer Pfandforderung auf dem Wert des Schiffes beruht, und der Pfandgläubiger vor Fälligkeit der Forderung kein Recht hat, die Leistung der Pfandsumme zu fordern, muss dem Pfandgläubiger wie im gemeinen Recht ein absoluter Anspruch auf Erhaltung des Schiffswerts zuerkannt werden 21). Durch Einführung der bewährten Sicherungsbefugnisse des Grundpfand-

17) Lois no 67-5 du 3 janvier 1967, Art. 47 lit. d; du Pontavice S. 212ff.

18) Lois no 67-522 du 3 janvier 1967, sur les assurances maritimes Art. 58.

19) Maritime insurance Act 1906, sec. 14; Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 501.

20) DSchRG §§ 32 - 38.

21) Leemann in BE Kommentar N 1 zu ZGB Art. 808.

rechts ins Schiffsregister konnten die Interessen der Schiffspfandgläubiger in befriedigender Weise gewahrt werden 22).

Bei bereits begonnener oder auch nur drohender verschuldeter Wertverminderung kann der Gläubiger jede weitere schädliche Einwirkung auf das Schiff durch den Richter untersagen lassen 23). Sind zweckdienliche Vorkehren zu treffen, so besteht für den Gläubiger die Möglichkeit, sich durch den Richter zu deren Vornahme ermächtigen zu lassen. Ist zudem Gefahr im Verzug, so kann der Gläubiger sogar zu gebotener Selbsthilfe greifen 24).

Bei bereits eingetretener Wertverminderung darf der Gläubiger Sicherstellung seiner Ansprüche oder Wiederherstellung des früheren Zustands verlangen 25). Eine verhältnismässige Abzahlung der Pfandschuld zu verlangen, ist dem Pfandgläubiger indessen nur dann erlaubt, wenn die verlangte Sicherheit bei drohender Gefahr einer Wertverminderung nicht geleistet wird 26).

Bei unverschuldeter Wertverminderung kann der Pfandgläubiger eine Sicherstellung oder Abzahlung seiner Forderung nur dann verlangen, wenn dem Eigentümer für seinen Schaden vorher voller Ersatz geleistet wurde. Auch hier ist der Gläubiger zur Vornahme gebotener Selbsthilfe berechtigt. Für daraus erwachsende Kosten trifft den Eigentümer indes keine persönliche Schuldspflicht 27).

Für Kosten, die dem Gläubiger durch die Sicherheitsvorkehren entstanden sind, steht ihm ein Pfandrecht am Schiff

22) SRG Art. 43 in Verbindung mit ZGB Art. 808 - 810.

23) ZGB Art. 808 Abs. 1.

24) ZGB Art. 808 Abs. 2.

25) ZGB Art. 809 Abs. 1.

26) ZGB Art. 809 Abs. 2 und 3.

27) ZGB Art. 810.

zu, das allen eingetragenen Belastungen vorgeht. Bei Binnenschiffen wird dieses Pfandrecht bei den Privilegien eingeordnet 28).

Nach deutschem Recht stehen dem Pfandgläubiger die Sicherungsbefugnisse nicht nur bei Wertverminderung des Schiffes selber, sondern auch bei Verschlechterung der "Zubehörstücke" zu 29). Eine Unterlassungsklage braucht der Pfandgläubiger nur bei Schädigung des Schiffes durch Dritte auszustrengen 30). Hat der Eigentümer den Wert des Schiffes vermindert, so kann der Gläubiger bei erfolglos angesetzter Frist zur Beseitigung der Gefährdung sofortige Befriedigung der ganzen Hypothekarforderung verlangen. Bei erst drohender Gefahr hat der Richter die geeigneten Massnahmen anzuordnen oder den Gläubiger direkt in die Befriedigung aus dem Schiff einzusetzen 31). Das deutsche Recht macht keinen Unterschied zwischen verschuldeter und unverschuldeter Wertverminderung.

In Frankreich kann der Pfandgläubiger gegen drohende Wertverminderung gerichtliche Massnahmen beantragen. Ist die Wertverminderung bereits eingetreten, so steht dem Gläubiger das Recht zu, sofortige Zahlung zu verlangen, wenn sie verschuldet ist, oder sofortige Zahlung, beziehungsweise Ergänzung der Sicherheit zu verlangen, wenn sie nicht verschuldet ist 32).

Im englischen Recht wird der mortgagee an dem ihm verpfändeten Schiff bis zu einem gewissen Grad Eigentümer 33). Gefährdet der mortgagor den Wert des Schiffes in irgend einer Weise, so steht jedem mortgagee unabhängig vom Verschulden des

28) SRG Art, 53bis Abs. 1 Ziff. 4.

29) DSchRG § 39 Abs. 2.

30) DSchRG § 40.

31) DSchRG § 39.

32) Im Sinne von CCiv Art. 2131; Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 512.

33) MSA 1894, sec. 35.

mortgagor das Recht zu, entweder auf gerichtlichem Weg die Beseitigung der Gefährdung zu verlangen, oder das ganze Schiff oder den Schiffsanteil 34) in Besitz zu nehmen. Die Ergreifung des "actual" oder des "constitutive possession" kann durch den mortgagee oder durch einen Besitzdiener erfolgen. Vom Moment der Besitznahme an wird der mortgagee Volleigentümer des Schiffes oder Schiffsanteils. Ihm fallen nun die Erträgnisse zu, und er hat nun auch bis zum Verkauf des Schiffes für alle Verbindlichkeiten aus dem Schiffsbetrieb einzustehen 35).

III. Rang der Pfandrechte

1. Pfandrechte ohne Eintragung

a) Privilegien

Das Prinzip der Alterspriorität, das sowohl im Grundpfand- als auch im Schiffspfandrecht gilt, wird bei Schiffen von der Privilegienordnung durchbrochen. Der Rang der Privilegien bestimmt sich allgemein in umgekehrter Reihenfolge der Zeitpunkte zu denen sie entstanden sind "posterior tempore, potior iure" 36). Die Zeitspanne innerhalb der Privilegien zu einem Paket zusammengenommen werden, ist international vereinheitlicht worden. Für Seeschiffe gilt eine ganze Seereise als Zeitdauer für die Entstehung eines Privilegienpakets, dieses kann unter Umständen erst vor Antritt einer neuen Schiffsreise verschlossen werden 37). Forderungen die aus einem einheitlichen, mehrere Reisen umfassenden Arbeitsvortrag herrühren, kommen immer in das Privilegienpaket der letzten Reise. Ihnen haften neben dem Schiff

34) Share

35) MSA 1894, sec. 35; Schaps/Abraham, 3.Aufl. Bd. I, S. 513ff.

36) SRG Art. 53bis; Protokoll Nr. 1, Art. 15 Abs. 2; Uebereinkommen 1926, Art. 5 Abs. 2; Uebereinkommen I 1967, Art. 5 Abs. 4.

37) Uebereinkommen 1926, Art. 6 Abs. 1; Mittelstein, Bd. I, S. 414.

alle Frachtforderungen, die während dieser Zeit aufgelaufen und noch nicht beglichen worden sind 38).

Die Rangpriorität der jüngeren Privilegien vor den älteren versteht sich aus verschiedenen Ueberlegungen heraus. Das Schiff als Fahrzeug bewegt sich von seiner Bestimmung her meist fern vom Eigentümer auf fremden Gewässern und ist ständig neuen unvorhersehbaren Ereignissen und Gefahren ausgesetzt. Dem Kapitän als Vertreter des Reeders können immer wieder für die notwendige Weiterführung einer Schiffsreise beträchtliche Kosten erwachsen. Diese werden aber nur beim Bestehen eines gegenüber allen früheren Schiffsgläubigern privilegierten Pfandrechts kreditiert. Auch bei auftretender Gefahr für das Schiff sollen die Retter durch eine erstrangige Privilegierung ihrer Forderungen zur Hilfeleistung angespornt werden.

Die Rangfolge innerhalb einer Privilegieneinheit einer ganzen Schiffsreise ist durch einzelne privilegierte Forderungsgruppen gegeben. Für die Gruppen haben alle berücksichtigten nationalen Kodifikationen und internationalen Uebereinkommen eine feste unabänderbare Reihenfolge vorgesehen. Bei einer Befriedigung stehen alle Forderungen einer bestimmten Gruppe im gleichen Rang an. Können die Gläubiger einer Gruppe nicht restlos befriedigt werden, so werden die einzelnen Forderungen nur entsprechend ihrem Anteil am realisierten Gruppenerlös beglichen 39).

Ein verfeinertes, von der allgemeinen Rangordnung abweichendes System hat sich in jüngster Zeit auch in der Schweiz für Ansprüche aus Bergung und Hilfeleistung und für Beiträge des

38) Uebereinkommen 1926, Art. 6 Abs. 2, Art. 4 Abs. 4.

39) Uebereinkommen 1926, Art. 5 Abs. 1; SRG Art. 53bis Abs. 3; Uebereinkommen I 1967, Art. 5 Abs. 3 und 4; Protokoll Nr. 1, 1965 Art. 15 Abs. 2.

Schiffes zur grossen Haverei durchgesetzt 40). Für ein Schiff, das während einer Reise mehrmals der Gefahr eines Untergangs ausgesetzt ist, stellt sich die Frage der Privilegierung jedesmal von neuem. Als Ansporn zur Vornahme von Rettungshandlungen ist es deshalb sinnvoll, dass in dieser Gruppe die jüngeren Ansprüche aus Rettung vor den älteren befriedigt werden 41). Nach neusten Rechtsvereinheitlichungsbestrebungen geht man sogar noch weiter, indem den Ansprüchen aus Bergung und Hilfeleistung und jenen für Beiträge des Schiffes zur grossen Haverei ein Vorrecht gegenüber allen, vor Eintritt eines solchen Ereignisses entstandenen Privilegien eingeräumt wird 42).

Nach dem Uebereinkommen 1926, das heute noch Bestandteil des schweizerischen Seeschiffahrtsrecht ist 43), werden Ansprüche aus Verträgen oder Geschäften, die der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Befugnisse abgeschlossen hat, in umgekehrter Reihenfolge ihrer Entstehungszeit befriedigt 44). Die Privilegierung derartiger Forderungen aus neuem Kredit war für den einst sich selber überlassenen Kapitän notwendig; heutzutage kann der Reeder dem Schiff indessen jederzeit dank weltweiten Bankverbindungen über ein gut ausgebautes Kommunikationsnetz genügend Mittel für die Fortsetzung der Schiffsreise zukommen lassen. Es finden sich deshalb derartige Privilegien in neueren Kodifikationen überhaupt nicht mehr vor 45) 46).

40) SRG Art. 53bis Abs. 3, 2. Satz.

41) Uebereinkommen 1926, Art. 5 Abs. 2; SRG Art. 53bis Abs. 3.

42) Uebereinkommen I 1967, Art. 5 Abs. 2.

43) SSG Art. 38.

44) Uebereinkommen 1926, Art. 5 Abs. 2.

45) Uebereinkommen I 1967; Protokoll Nr. 1.

46) SRG Art. 53bis.

b) Sicherungsbefugnisse bei Wertverminderung und indirekter Gefährdung des Pfandobjekts

Ueber die Rangordnung der gesetzlichen Pfandrechte für Forderungen aus Abwendung von Wertvermindernngen des Pfandobjekts untereinander im Sinne von ZGB Art. 808 und 810 ist keine besondere Regelung getroffen worden, es gilt das subsidiäre Prinzip der Alterspriorität. Gegenüber jeder eingetragenen Belastung gehen diese "Wertminderungspfandrechte" als Privilegien vor 47).

Für Auslagen, die der Pfandgläubiger zur Erhaltung der Pfandsache, insbesondere für bezahlte Versicherungsprämien aufgewendet hat, erwächst diesem ein Pfandrecht ohne Eintrag, das aber nicht allen eingetragenen Belastungen vorgeht - da hier in der Regel weder eine Wertverminderung eingetreten ist, noch eine direkte Gefahr für das Schiff besteht - sondern im gleichen Rang steht, wie die Hauptforderung des Pfandgläubigers 48).

2. Eingetragene Pfandrechte

a) Vertragliche Pfandrechte

Sofern nicht vertragliche Vereinbarungen über die Einräumung einer bestimmten Pfandstelle und auch keine Vorbehalte für ein vorhergehendes Eigentümerpfandrecht vorhanden sind, wird der Rang der Schiffsverschreibung entsprechend dem Prinzip der Alterspriorität nach dem Datum und dem genauen Zeitpunkt des Eintrags im Tagebuch zum Schiffsregister bestimmt 49).

b) Gesetzliche Pfandrechte

Die gesetzlichen Pfandrechte, die dem Verkäufer für den Kaufpreis, den Miterben und Gemeindern für ihre Forderungen

47) SRG Art. 53bis Abs. 1 Ziff. 4.

48) Leemann in BE Kommentar N 2 zu ZGB Art. 815.

49) ZGB Art. 972; GBVO Art. 27; VVO zum SRG Art. 2.

aus der Teilung und den Reparateuren für ihre Arbeiten am Schiff eingeräumt werden, verleihen diesen Gläubigern einen Anspruch auf Eintragung eines Pfandrechts im Schiffsregister. Ihr Rang untereinander und zu den übrigen Pfandrechten bestimmt sich nach dem Zeitpunkt des Eintrags im Schiffsregistertagebuch. Es wird der Grundsatz der Alterspriorität befolgt. Die hier aufgeführten gesetzlichen Pfandrechte haben gegenüber den eingetragenen Pfandrechten und Belastungen keinen privilegierten Rang 50).

Der Rang eines gesetzlichen Pfandrechts, das noch nicht eingetragen werden kann, sondern lediglich in Form einer vorläufigen Eintragung im Register vorgemerkt wird, richtet sich nach dem Zeitpunkt der Vormerkung. Denn dieser Akt der Schutz-eintragung ist massgebend für die Wirksamkeit eines dinglichen Rechts 51).

IV. Eigentümerhypothek und Privilegien am eigenen Schiff

1. Eigentümerhypothek

Eine Eigentümerhypothek kann auf zwei Arten entstehen. Zunächst kann eine Eigentümerhypothek als solche errichtet werden, indem der Schiffseigentümer auf einer bestimmten Pfandstelle eine Schiffsverschreibung, lautend auf seinen Namen errichtet. Dann entsteht eine Eigentümerhypothek auch aufgrund der Vereinigung von Eigentum und Pfandberechtigung; entweder nach vollständiger Rückzahlung einer Pfandschuld durch den Schiffseigentümer oder nach dem Eigentumserwerb durch den Pfandgläubiger. Dank dem geltenden Prinzip der festen Pfandstelle fristet die Eigentümerhypothek eine formale Existenz, die bis zum Auseinanderfallen

50) SRG Art. 51; Leemann in BE Kommentar N 16 zu ZGB Art. 837.

51) SRG Art. 28 in Verbindung mit ZGB Art. 931.

von gleichzeitiger Eigentümer- und Gläubigerstellung andauert. Das blosse Dasein dieses Pfandrechts zeigt sich deutlich bei der Pfandverwertung, wo die Eigentümerhypothek wie eine leere Pfandstelle behandelt und bei der Verteilung des Erlöses einfach übergegangen wird 52).

Dem deutschen Hypothekenrecht ist das Prinzip der festen Pfandstelle fremd. Der Eigentümer kann nicht einfach eine Eigentümerhypothek errichten. Lediglich bei vollständiger Rückzahlung einer Hypothekarforderung durch den Schiffseigentümer wird eine Ausnahme gemacht; hier kann der Schiffseigentümer solange die Schiffshypothek noch nicht gelöscht ist, im gleichen Rang und bis zur Höhe der bisherigen Belastung eine neue Schiffshypothek bestellen 53).

2. Privilegien am eigenen Schiff

a) Abgeleiteter Erwerb

Nach deutscher Doktrin können Schiffsgläubigerrechte durch abgeleiteten Erwerb auch am eigenen Schiff entstehen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn der Eigentümer ein schutzwürdiges rechtliches Interesse am Fortbestehen des Pfandrechts hat 54). Das ist immer dann der Fall, wenn der den Schiffsgläubiger auszahlende Schiffseigentümer und der Schuldner verschiedene Personen sind. Das schutzwürdige Interesse am Fortbestehen des Pfandrechts am eigenen Schiff sehen die massgebenden Autoren darin, dass die mittels Subrogation auf den Eigentümer übergehende Forderung gegen den Schuldner beim Zugriff anderer Schiffsgläubiger auf das Schiffsvermögen regelmässig gesichert bleiben

52) ZGB Art. 815.

53) DSchRG § 65 in Verbindung mit § 57.

54) BGB § 1256 Abs. 2.

soll 55). Ist nun aber der Eigentümer durch Erwerb des Schiffes sein persönlicher Schuldner geworden, so erlischt die Forderung durch Vereinigung, und es erlischt nach dem streng akzessorischen Charakter des Pfandrechts auch das Schiffsgläubigerrecht 56).

b) Originärer Erwerb

- Hilfeleistung und Bergung

Unumstritten ist der Erwerb eines Privilegs am eigenen Schiff für Hilfeleistung und Bergung 57). Die Schweiz ist dem Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 23. September 1910 58) beigetreten, das der Schiffsmannschaft in Art. 5 auch dann den Hilfslohn zuspricht, wenn die Hilfeleistung und Bergung zwischen mehreren Schiffen desselben Eigentümers stattgefunden hat. Die Privilegierung dieser Eigentümerforderung rechtfertigt sich, zumal nicht nur den Interessen des Versicherers und der Gläubiger des geretteten Schiffes gedient werden kann, sondern es entspricht auch dem Gebot der Billigkeit, dass die rettende Schiffsmannschaft, welche sich in Gefahr begibt, unter allen Umständen auf angemessene Sicherung ihres Hilfslohns hoffen darf. Die Vergütungen für Hilfeleistung und Bergung fallen nach Abzug der Betriebskosten und Schäden je zur Hälfte dem Reeder und der Schiffsbesatzung zu 59).

Die Privilegien am eigenen Schiff für Hilfeleistung und Bergung kennen auch Deutschland, Frankreich und Grossbritan-

55) Prüssmann vor DHGB § 754 I D 2; Schaps/Abraham, 4. Aufl. 2. Teil, S. 1495; Wüstendörfer, SHR, S. 140.

56) Staudinger in Kommentar zum BGB § 1256 Abs. 2 d.

57) Schaps/Abraham, 4. Aufl. 2. Teil, S. 1495; Wüstendörfer, SHR, S. 141; Prüssmann vor DHGB § 754 I E 1.

58) Uebereinkommen 1910.

59) SSG Art. 75.

nien, die alle dem Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Hilfeleistung und Bergung in Seerett beigetreten sind 60).

- Beiträge zur grossen Haverei

Indem der Schiffseigentümer seine eigenen Ladungsgüter zur Errettung des ganzen Schiffes opfert, bewahrt er auch die Güter der übrigen Ladungsbeteiligten vor Schaden. Es entspricht demnach auch hier der Billigkeit, wenn der Reeder für seine im Interesse aller geopfertes Vermögen die gleichen Privilegien am Schiff erhält wie diejenigen Gläubiger, deren Güter ebenfalls durch den Seewurf verloren gegangen sind. Dieser Anspruch des Schiffseigentümers wird allgemein anerkannt 61).

- Schiffszusammenstoss

Ueber ein Privileg am eigenen Schiff für einen Ersatzanspruch aus Zusammenstoss zweier Schiffe desselben Reeders enthält keine der berücksichtigten Rechtsordnungen eine Regelung. Die deutsche Rechtslehre spricht sich überwiegend gegen die Privilegierung solcher Forderungen aus 62). Etwa mit der Argumentation, dass die Privilegierung zu einer Benachteiligung der übrigen Schiffsgläubiger führe, und dass es unbillig sei, den Reeder, der für das Verschulden der Besatzung einzustehen hat, gleich zu behandeln wie die übrigen schuldlosen Benachteiligten 63). Wüstendörfer andererseits anerkennt einen derartigen Anspruch des Schiffseigentümers grundsätzlich, erachtet ihn aber als zweifelhaft und umstritten 64).

60) AS 1973, S. 384; DHGB § 743.

61) Wüstendörfer, SHR, S. 141.

62) Prüssmann vor § 754 I E 2; Sieveking, S. 147ff.

63) Schaps/Abraham, 4. Aufl. S. 1496 N 18.

64) Wüstendörfer, SHR, S. 141; do HB, S. 431ff.

V. Geltendmachung des Pfandrechts

Das Pfandrecht ist ein akzessorisches Nebenrecht der Forderung. Als solches gewährt es dem Berechtigten kein direktes Verwertungsrecht an der Pfandsache. Erst wenn der Pfandgläubiger mit seinem persönlichen Anspruch nicht durchzudringen vermag, kann er sich subsidiär aus dem Pfand befriedigen. Das Verwertungsrecht steht dem Pfandgläubiger aber erst dann zu, wenn die Forderung nicht nur fällig geworden ist, sondern wenn der Schuldner auch im Verzug ist 65). Die Geltendmachung des Pfandrechts selber erfolgt nach den Grundsätzen des Schuldbeitreibungs- und Konkursrechts 66). Die Verwertung des Pfandes braucht aber nicht unabdingbar über den amtlichen Verkauf des Pfandobjekts durchgeführt zu werden, die Parteien können sich auch auf den freihändigen Verkauf und auf selbständige Verteilung des Erlöses untereinander einigen 67), ohne dass dies eine Abmachung zu sein braucht, welche einer widerrechtlichen Verfallsklausel gleichkommt 68).

Sowohl im deutschen wie auch im französischen Recht ist die Schiffshypothek ein Vollstreckungspfandrecht, bei dem der Gläubiger grundsätzlich durch die Pfandverwertung befriedigt wird. Im englischen Recht kann der Gläubiger das Schiff oder den Schiffsanteil bei Nichtzahlung der Schuld am Fälligkeitstermin in Besitz nehmen und sich aus dem freihändigen Verkauf des Pfandgegenstandes befriedigen 69).

65) OR Art. 102.

66) SchKG; siehe unten 4. Kapitel.

67) SchKG Art. 156 In Verbindung mit Art. 130 und Art. 256.

68) ZGB Art. 816 Abs. 2.

69) MSA 1894, sec. 35.

VI. Gläubiger- und Schuldnerwechsel

1. Gläubigerwechsel

Sowohl die vertragliche wie auch die gesetzliche Uebertragung einer Forderung richtet sich allgemein nach den Normen des jeweiligen Landesrechts. Die schweizerische Schiffahrtsgesetzgebung enthält keine besonderen Regelungen, weshalb die Regeln des gemeinen Rechts heranzuziehen sind. Als Uebertragungsarten kennt das gemeine schweizerische Recht die Universalsukzession und die Singularsukzession. Wichtigste Form der Singularsukzession ist die vertragliche Uebertragung eines Schiffspfandrechts. Sowohl bei den gesetzlichen Schiffspfandrechten wie auch bei der Schiffsverschreibung - über welch letztere wie über die Grundpfandverschreibung nur eine gewöhnliche Beweisurkunde ausgestellt werden kann 70) - erfolgt die vertragliche Uebertragung der Forderung nach den Bestimmungen der Zession 71). Das Pfandrecht als Nebenrecht der Forderung geht dabei nach dem Akzessorietätsprinzip ohne weiteres auf den neuen Gläubiger über 72). Zur Gültigkeit dieser Uebertragung bedarf es indes eines schriftlichen Vertrags zwischen dem alten und dem neuen Gläubiger 73) und zur Wirksamkeit noch der Notifikation an den Schuldner 74). Wird eine Schiffsverschreibung an einem schweizerischen Seeschiff auf einen Ausländer übertragen, so muss beim Schweizerischen Seeschiffahrtsamt die Bescheinigung eingeholt werden, dass sich die Auslandfinanzierung des Seeschiffes in zulässigem Rahmen hält 75).

Bei der Schiffsverschreibung braucht der Gläubigerwech-

70) SRG Art. 41.

71) OR Art. 164ff.

72) OR Art. 170 Abs. 1.

73) OR Art. 165.

74) OR Art. 167.

75) SRG Art. 37 Abs. 3 in Verbindung mit Art. 34 lit. d und Art. 24 Abs. 2.

sel nicht im Schiffsregister eingetragen zu werden. Er kann aber zur Erzielung erwünschter Publizitätswirkung in das separat geführte Gläubigerregister eingetragen werden 76).

Im deutschen Recht muss die Uebertragung der Forderung im Schiffsregister eingetragen werden 77). Im französischen Recht ist der Registereintrag der Forderungsübertragung wie im schweizerischen Recht nicht erforderlich. In Grossbritannien muss die rechtsgeschäftliche Uebertragung der mortgage auf der Rückseite der mortgage deed sowie im Schiffsregister eingetragen werden 78).

2. Schuldnerwechsel

Auch der Ablauf des Schuldnerwechsels bestimmt sich nach den einzelnen Landesrechten. Beim Schuldnerwechsel wird allgemein zwischen Schuldübernahme mit und ohne Wechsel im Schiffseigentum unterschieden.

Der Schuldner einer schiffspfandrechlich gesicherten Forderung kann wechseln, ohne dass es der gleichzeitigen Uebertragung des Schiffseigentums bedarf. Mit der Schuldübernahme wird die persönliche Schuldpflicht des Eigentümers durch einen Dritten übernommen, und der Eigentümer der Pfandsache kann danach nur noch dinglich in Anspruch genommen werden. Der Schuldübernahme liegen zwei formlose Verträge mit selbständiger Bedeutung zugrunde. Der Schuldbefreiungsvertrag zwischen dem Veräusserer und dem Erwerber bildet die interne Schuldübernahme und der Sukzessionsvertrag zwischen dem Uebernehmer und dem Gläubiger die externe Schuldübernahme.

76) GBVO Art. 66 in Verbindung mit Art. 108.

77) DSchRG § 51.

78) MSA 1894, sec. 38 Abs. 2 und Frist Shedule Part I, Form B.

Steht das verpfändete Schiff weder im Eigentum des alten noch des neuen Schuldners sondern im Eigentum eines Dritten, so ist die Zustimmung des Dritteigentümers einzuholen. Bleibt diese aus, so geht das Pfandrecht am Schiff mit der Schuldübernahme verloren 79).

Beim Uebergang des Eigentums am verpfändeten Schiff bleibt die persönliche Haftung des alten Schuldners, sofern nichts anderes verabredet wird, weiterhin bestehen 80). Durch einen Schuldbefreiungsvertrag, der als Bestandteil des Veräußerungsvertrags in schriftlicher Form abgefasst sein muss 81), kann der neue Eigentümer jedoch auch die persönliche Schuldpflicht für die Pfandforderung übernehmen. Der alte Schuldner wird indes von seiner persönlichen Schuldpflicht erst dann befreit, wenn der Gläubiger nicht binnen Jahresfrist in schriftlicher Form erklärt, dass er den alten Schuldner beibehalten wolle 82).

Mit einigen Abweichungen kennt das deutsche Recht die gleichen Regelungen wie das schweizerische Recht. So kann der Schiffsgläubiger die Schuldübernahmeofferte nur während sechs Monaten ablehnen 83).

Das französische Recht kennt zwar keine Regelungen über die Schuldübernahme - Ersatzform ist die Novation - aber dennoch wird ihr allgemein die Wirkung nicht versagt. Dem Eigentümer eines Schiffes steht im französischen Recht das eigentümliche Mittel der "purge hypothécaire" zur Verfügung, um sich nach einem

79) OR Art. 178 Abs. 2.

80) SRG Art. 50 Abs. 1.

81) SRG Art. 32 Abs. 1; Leemann in BE Kommentar N 9f. zu ZGB Art. 832.

82) SRG Art. 50 Abs. 2 - 4; ZGB Art. 832.

83) Heinerici/Gilgan, S. 352f.

Schuldnerwechsel von allfällig noch bestehenden Pfandbelastungen zu befreien 84).

VII. Vertretung

Wie im gemeinen Recht können auch im Schiffsregisterrecht die Handlungen aller Parteien durch vertraglich bestellte oder gesetzliche Vertreter vorgenommen werden. Während sich der gesetzliche Vertreter gewöhnlich auf eine behördliche Ernennung stützt, genügt dem rechtsgeschäftlich bestellten Vertreter die Vorweisung einer schriftlichen Vollmacht oder bei deren Fehlen die nachträgliche Genehmigung seiner Handlungen 85).

Bei den Pfandrechten an einem Schiff sind zwei besondere Vertretungsnormen des gemeinen Rechts anwendbar. Es sind dies die Anordnung einer Beistandschaft für den nach Namen oder Wohnort unbekannten Gläubiger 86) und die Stellvertretung für Gläubiger und Schuldner bei der Ausgabe von Anleiheobligationen 87).

Im ersten Fall kann die Vormundschaftsbehörde auf Antrag des Schuldners einen Beistand zur Vornahme einer dinglichen Gläubigerhandlung bestellen. Dieser nimmt im Rahmen seiner Vertretungsmacht die erforderlichen Handlungen vor, welche definitive Wirkung zeitigen 88). Eine Beistandschaft wird aber kaum je nötig werden, da das schweizerische Schiffsverkehrsrecht keine verkehrsfähigen Pfandtitel, sondern lediglich die Schiffsverschreibung als einziges vertragliches Pfandrecht kennt, bei der in der Regel sowohl Name als auch Wohnort des Gläubigers bekannt sind.

84) Abraham, Schiffshypothek, S. 233.

85) OR Art. 38.

86) ZGB Art. 823.

87) ZGB Art. 875 Ziff. 1.

88) ZGB Art. 392ff.

Im zweiten Fall, bei der Ausgabe von Anlehensobligationen, nimmt der Stellvertreter eine Stellung als Treuhänder ein. Er nimmt Zahlungen zuhanden der Gläubiger entgegen, leitet empfangene Mitteilungen weiter und bewilligt Pfandentlassungen. Als Treuhänder und Mittler hat er nicht nur die Interessen einer Partei zu vertreten, sondern hat sich mit aller Sorgfalt der Unparteilichkeit zu befleißigen 89).

VIII. Verrechnung

Sofern der Schiffseigentümer für die Hauptschuld persönlich beschränkt oder unbeschränkt haftet, steht es dem Schiffsgläubiger frei, den Teil seiner privilegierten Forderung mit einem fälligen Anspruch des Reeders zu verrechnen, für welchen letzterer persönlich haftet.

Hat der Schiffseigentümer gegen den Gläubiger einen Anspruch, welcher aus dem gleichen Ereignis entstanden ist, so wird zuerst verrechnet und der Schiffseigentümer kann dann lediglich die verbleibende Restforderung des Gläubigers unter ein Haftungsbeschränkungsverfahren stellen 90).

Haftet der Schiffseigentümer nur mit dem Schiff, so kann der Schiffsgläubiger seine private Forderung nur mit einem Anspruch zur Verrechnung bringen, der sich gegen das Schiffsvermögen richtet; also gleichartig ist 91).

Im Gegensatz zum Schiffsgläubiger kann der Schiffseigentümer seine Pfandschuld jederzeit mit einem Anspruch gegen das Landvermögen des Pfandgläubigers verrechnen.

89) ZGB Art. 860 und Art. 875 Ziff. 1.

90) Uebereinkommen 1957 Art. 1 Abs. 5.

91) OR Art. 120 Abs. 1.

IX. Verjährung

Wie im gemeinen Recht bei den Grundpfandrechten verjähren Forderungen, für die ein Schiffspfandrecht eingetragen ist, nicht 92). Solange ein eingetragenes Schiffspfandrecht besteht, ist jede Verjährungseinrede ausgeschlossen. Erst nach Löschung des Pfandrechts im Schiffsregister beginnt die Verjährung für die Hauptforderung zu laufen. Die Zinsen aus der Pfandforderung stehen nur unter einem beschränkten Schutz vor Verjährung. Nach Ablauf von drei Jahren seit ihrer Fälligkeit beginnt für jede einzelne Zinsforderung eine Verjährungsfrist von fünf Jahren zu laufen 93).

Ohne jegliche Verzögerung beginnt die zehnjährige Verjährungsfrist 94) für all jene pfandgesicherten Forderungen zu laufen, die ohne Registereintrag entstehen und der Sicherung und Erhaltung des Pfandobjekts dienen 95). Die Privilegierung einer Forderung an einem schweizerischen Schiff verwirkt, sofern die Forderung nicht innerhalb eines Jahres geltend gemacht wird. Nach dem schweizerischen Binnenschiffahrtsgesetz hat die Geltendmachung durch Klage vor Gericht, Betreibung auf Pfandverwertung, Eingabe im Konkurs oder durch Arrestbewilligung zu erfolgen 96). Im übrigen verjähren einzelne Ansprüche je nach Art der Forderung 97).

92) ZGB Art. 807; SRG Art. 45.

93) OR Art. 128 Ziff. 1.

94) OR Art. 127.

95) SRG Art. 46 in Verbindung mit ZGB Art. 810 Abs. 2 und SRG Art. 48 in Verbindung mit ZGB Art. 819; Leemann in BE Kommentar N 7 zu ZGB Art. 807.

96) SRG Art. 53bis Abs. 4; SSG Art. 38 in Verbindung mit Ueberkommen 1926, Art. 9.

97) OR Art. 127 ff.

§ 22 Untergang der Pfandrechte

Bei der Schiffsverschreibung gliedert sich ihr Untergang wie die Entstehung in einen formellen und einen materiellen Teil auf. Der materielle Teil besteht aus dem Untergang des Rechtsgrundes und der formelle Teil aus der Löschung im Schiffsregister. Zum endgültigen Untergang der Schiffsverschreibung ist das Vorhandensein beider Teile vorausgesetzt.

Eine Löschung ohne Vorliegen eines Erlösungsgrundes bleibt ungerechtfertigt, und jedermann, der dadurch rechtlich beschwert ist, kann dagegen Klage erheben ¹⁾. Beim Wegfall der zugrunde liegenden Forderung wird die Schiffsverschreibung nicht von Amtes wegen gelöscht; sie bleibt gegenüber einem gutgläubigen Dritten bis zur Löschung weiterbestehen.

Bei den gesetzlichen Pfandrechten, die ohne Registereintrag entstehen, fällt zu deren Untergang das formelle Element, die Registerlöschung weg. Mit dem Untergang des Rechtsgrundes fällt automatisch auch das Pfandrecht dahin.

Eine Ursache, die zum Untergang aller Pfandrechte am Schiff führt, ist der unrettbare Untergang des Schiffes.

Nachfolgend werden vorerst die allen Pfandrechten gemeinsamen Untergangsgründe aufgeführt, und anschliessend daran wird die lediglich für die Schiffsverschreibung relevante Registerlöschung dargestellt.

I. Untergang des Rechtsgrundes

1. Untergang der Hauptschuld

Gemäss geltendem Akzessorietätsprinzip erlöschen mit

1) SRG Art. 28 in Verbindung mit ZGB Art. 975.

dem Untergang der Hauptschuld grundsätzlich auch die Pfandrechte, die zu deren Sicherheit bestehen 2). Ausnahmen vom Akzessorietätsprinzip werden lediglich bei der Eigentümerhypothek 3), wo das Pfandrecht dank dem Prinzip der festen Pfandstelle weiterbestehen kann, und bei den allgemein anerkannten Privilegien am eigenen Schiff 4) gemacht. Als Erlöschungsgründe der Hauptschuld kommen etwa die Zahlung der Hauptschuld, Novation oder Verrechnung in Frage. Die Verjährung fällt bei Forderungen, die mit einer Schiffsverschreibung gesichert sind als Erlöschungsgrund weg, ebenfalls die Konfusion, soweit ihr eine Eigentümerhypothek oder ein Privileg am eigenen Schiff entgegenstehen.

2. Verzicht des Gläubigers auf das Pfandrecht

Da sowohl bei der Schiffsverschreibung wie auch bei den gesetzlichen Pfandrechten keinerlei Titel mit Wertpapiereigenschaft ausgegeben werden, kann der Pfandgläubiger jederzeit auf das Pfandrecht selber verzichten, es müssen keine Pfandtitel entkräftet werden. Nach dem Verzicht auf das Pfandrecht haftet der Schuldner nur noch persönlich. Besteht Drittschuldnerschaft, so wird der Reeder von jeder Pflicht befreit. War die Haftung für die Forderung nur auf das Schiffsvermögen beschränkt, so fällt mit dem Verzicht auf das Pfandrecht ebenso jegliche Schuld- oder Haftpflicht dahin.

3. Zwangsvollstreckung

Während alle eingetragenen Schiffspfandrechte bei der Zwangsvollstreckung in das Schiff ihren registrierten Vorrang haben, erlöschen die gesetzlichen Pfandrechte mit der Zwangs-

2) OR Art. 114.

3) Vgl. oben § 21 VI 1.

4) Vgl. oben § 21 VI 2.

verwertung 5). Unterlässt es der Schiffsgläubiger also, seine Ansprüche vor dem Zwangsverwertungsverfahren geltend zu machen, so geht er seines Privilegs verlustig.

4. Untergang der Pfandrechte durch Zeitablauf

Eingetragene Pfandrechte unterliegen keiner Verjährung. Dagegen verwirkt die Geltendmachung aller Privilegien an einem Schiff nach Ablauf einer vom Gesetz bestimmten Zeit von einem Jahr 6). Auch das Recht auf Eintragung der gesetzlichen Pfandrechte des Verkäufers, der Miterben und der Gemeinder sowie des Reparateurs eines Schiffes verwirkt nach einer Frist von drei Monaten 7). Wird diese Anmeldefrist verpasst, so werden die Ansprüche dieser Gläubiger zu chirographischen Forderungen.

5. Ablösung von Pfandrechten

Jedesmal, wenn ein Schiff seinen Eigentümer wechselt, besteht für den Erwerber eine Ungewissheit bezüglich allfällig noch auf dem Schiff lastender okkulten Pfandrechte. Zur schnellen Klärung solcher Gläubigerrechte an einem Schiff kennt die Schifffahrtsgesetzgebung heute allgemein ein beschleunigtes Verfahren zur einseitigen Ablösung dieser Pfandrechte.

a) In der Schweiz

Während der Schiffseigentümer eines Binnenschiffes nach altem Registerrecht - vor dem 1. Februar 1972 - bei der An-

5) SRG Art. 53bis Abs. 4; SSG Art. 38 Abs. 2.

6) SRG Art. 53bis Abs. 4; SSG Art. 38 in Verbindung mit Uebereinkommen 1926, Art. 9; do Deutschland: DHGB §759, DBSchG § 117; Frankreich: die Frist beträgt hier sechs Monate, lois no 67-5 du 3 janvier 1967, Art. 39; Ebenfalls sechs Monate beträgt die Frist für Forderungen aus Geschäften, die der Kapitän ausserhalb des Heimathafens tätigt, Uebereinkommen 1926, Art. 9.

7) SRG Art. 51 Abs. 2; Leemann in BE Kommentar N 2 zu ZGB Art. 838.

meldung eines Drittanspruchs an seinem Schiff ein kompliziertes und langwieriges Aufgebots- und Einspracheverfahren einleiten musste, das dem Widerspruchsverfahren des SchKG nachgebildet war, kann der Erwerber eines Seeschiffes und seit dem 1. Februar 1972 auch der Erwerber eines Binnenschiffes, ohne die Anmeldung des Anspruchs eines Dritten abwarten zu müssen, präventiv die Ablösung aller okkulten Pfandrechte verlangen 8).

Auf Antrag hin fordert das zuständige Amt 9) die Gläubiger aller durch gesetzliche Pfandrechte ohne Eintrag gesicherten Forderungen durch zweimalige Bekanntmachung im Publikationsorgan 10) auf, binnen einer kurz bemessenen Frist eine Erklärung abzugeben, ob sie das Pfandrecht auch gegenüber dem neuen Eigentümer beanspruchen 11). Nach Ablauf dieser Frist wird der neue Schiffseigentümer von allen nicht angemeldeten Pfandrechten befreit. Den Pfandgläubigern, die diese Frist verpasst haben, verbleibt nur noch ein gesetzliches Pfandrecht ohne Eintrag an der noch geschuldeten Kaufpreissumme 12).

b) In Deutschland

Auch in Deutschland hat der Erwerber eines eingetragenen Schiffes die Möglichkeit, die okkulten Pfandrechte vom haftenden Schiff abzuschütteln. In einem gerichtlichen Aufgebotsverfahren werden die unbekannten Schiffsgläubiger durch Publikation im Gerichtsgebäude und im Amtsblatt des Amtsbezirks 13) aufgefordert, ihre Ansprüche innerhalb einer Frist von mindestens

8) SRG Art. 16; SSG Art. 39.

9) Für Binnenschiffe das Schiffsregisteramt und für Seeschiffe das Schweizerische Seeschiffsregisteramt

10) Im Schweizerischen Handelsamtsblatt und für Seeschiffe zusätzlich noch im Bundesblatt.

11) SRG Art. 16 Abs. 2; SSG Art. 39 Abs. 1.

12) SRG Art. 16 Abs. 3; SSG Art. 39 Abs. 2.

13) DZPO § 1024.

drei Monaten anzumelden 14). Beachtet ein Schiffsgläubiger das Aufgebotsverfahren nicht, so verliert er zwar sein Pfandrecht am Schiff, der Veräusserer des Schiffes haftet aber dennoch da beschränkt persönlich mit der gelösten Kaufsumme, wo der Gesetzgeber dies vorsieht.

Das gleiche Aufgebotsverfahren kennt die deutsche Schiffsgesetzgebung auch für Schiffshypotheken. Ist der Gläubiger der Schiffshypothek unbekannt, sind bei einer angeblich getilgten Hypothek seit der letzten sich auf die Schiffshypothek beziehenden Eintragung zehn Jahre verstrichen, und ist das Recht des Gläubigers innerhalb dieser Zeit nicht in einer nach § 208 BGB zur Unterbrechung der Verjährung geeigneten Weise anerkannt worden 15), so kann hier das gleiche Aufgebotsverfahren eingeleitet werden, wie bei den Schiffsgläubigerrechten. Meldet sich der Hypothekengläubiger nicht innert Frist, so geht das Pfandrecht am Schiff verloren; der persönliche Anspruch des Gläubigers bleibt aber weiterhin bestehen und unterliegt ab Erlass des Ausschlussurteils der gewöhnlichen Verjährung.

Auch der unbekannte Gläubiger einer noch zu tilgenden Schiffshypothek kann auf dem Weg des Aufgebotsverfahrens ausgeschlossen werden, wenn der Schiffseigentümer zur Befriedigung des Gläubigers oder zur Kündigung berechtigt ist und den Betrag der Forderung unter Verzicht auf das Recht zur Rücknahme hinterlegt. Bei diesem Verfahren erlischt nicht nur das Pfandrecht sondern auch die Schuldpflicht des Eigentümers. Das Recht des Gläubigers auf den hinterlegten Betrag verjährt nach Ablauf von dreissig Jahren 16).

14) DZPO § 1002.

15) DSchRG § 66.

16) DSchRG § 67.

c) In Frankreich

Auch Frankreich kennt eine Ablösungsrecht für Schiffshypotheken. Mit der "purge hypothécaire" kann sich der Erwerber eines Schiffes von sämtlichen bekannten und unbekannten Lasten befreien. Nach dem Eintrag der Eigentumsübertragung steht dem neuen Eigentümer das Recht zu, innerhalb fünfzehn Tagen sämtlichen eingetragenen Gläubigern mitzuteilen, dass er sofort bereit sei, die Hypothekenschulden ohne Rücksicht auf ihre Fälligkeit bis zur Höhe des von ihm bezahlten Kaufpreises zu begleichen. Jeder Gläubiger kann dann beim Zivilgericht innert zehn Tagen seit der Notifikation die Versteigerung des Schiffes verlangen, muss aber gleichzeitig ein Steigerungsangebot machen, das den Kaufpreis des Erwerbers um zehn Prozent übersteigt.

Für die Ablösung der Privilegien braucht der Schiffserwerber kein besonderes Ablösungsverfahren einzuleiten, da nach französischem Recht sämtliche Privilegien bei einer freiwilligen Veräußerung nach einer Frist von acht Tagen von Gesetzes wegen untergehen 17).

II. Untergang des Pfandobjekts

Der unrettbare Untergang eines Schiffes hat auch den unmittelbaren Untergang der Pfandrechte am Schiff zur Folge. Die nachträgliche Löschung der eingetragenen Pfandrechte dient dabei nur noch der Berichtigung des Schiffsregisters 18). Mit dem Untergang des Schiffes fällt aber nur die dingliche Sicherung einer Forderung weg, die persönliche Schuldpflicht - soweit eine solche eingeräumt wurde - bleibt weiterhin bestehen; unterliegt aber vom Zeitpunkt des Schiffsuntergangs an der ordentlichen Ver-

17) Lois 1934, Art. 10 In Verbindung mit Lois 1917, Art. 16.

18) Leemann in BE Kommentar N 13 zu ZGB Art. 801.

jährung. Zur Absicherung gegen das Risiko des Pfandverlusts verlangen die Pfandgläubiger in der Regel den Abschluss einer Kaskoversicherung, damit sie sich im Schadensfall aus dem Entschädigungsanspruch gegen die Versicherung befriedigen können.

III. Löschung des Pfandrechts im Register

Gänzlich ohne Bedeutung ist die Registerlöschung für die gesetzlichen Pfandrechte ohne Eintrag. Sie bedürfen zu ihrer Entstehung überhaupt keiner buchlichen Fixierung und müssen auch beim Untergang nirgends gelöscht werden.

Für den Untergang von eingetragenen Schiffspfandrechten kann die Löschung im Register entweder rechtsändernden oder nur berichtigenden Charakter haben. Lediglich berichtigend wirkt die Löschung des Registereintrags beim unrettbaren Untergang oder bei der Enteignung des Schiffes. Hier geht das Pfandrecht uno actu mit dem Schiff, beziehungsweise mit der Enteignung unter, und die Löschung des Pfandrechts kommt bloss noch einer nachträglichen Berichtigung des Registers gleich 19).

In all den Fällen, wo die Löschung des Registereintrags rechtsändernde Wirkung hat, etwa, wenn der Gläubiger sein Pfandrecht aufgibt 20), oder wenn die Forderung durch Erfüllung untergeht 21), beseitigt die blossе Löschung die Wirkung der Schiffshypothek nicht, erst zusammen mit dem Untergang des Rechtsgrundes wird das Schicksal der Hypothek besiegelt. Nach dem Wegfall des Rechtsgrundes hat der Schuldner ein Interesse an der Löschung des Pfandrechts, da sie die zweite Voraussetzung zum Untergang des Pfandrechts bildet. Hierzu bedarf es aber der Löschungsbewilligung des Gläubigers oder einer richterlichen Bewilligung.

19) SRG Art. 28 in Verbindung mit ZGB Art. 976.

20) DSchRG § 57 Abs. 2.

21) Leemann in BE Kommentar N 1 zu ZGB Art. 826.

§ 23 Besondere Erscheinungsformen der Pfandrechte

I. Höchstbetragshypothek

Nach geltendem Spezialitätsprinzip muss die Höhe einer Forderung, für die ein Pfandrecht eingetragen wird, immer bekannt sein. Da indessen die Höhe der Forderung oft überhaupt nicht oder nicht immer genau vorausgesagt werden kann, wurde die Errichtung einer Höchstbetragshypothek für zulässig erklärt 1). Bei zukünftigen oder bloss möglichen Forderungen, insbesondere beim Abschluss von Krediteröffnungsverträgen und bei Kontokorrentverträgen, wird ein bestimmter Maximalbetrag der zu sichernden Forderung ins Schiffsregister eingetragen. Bis zu diesem Betrag bietet dann das Schiff pfandrechtliche Sicherung für die Haupt- und alle Nebenforderungen. In der Höhe, wie die Gesamtforderung den registrierten Maximalbetrag übersteigt, ist sie nicht mehr pfandrechtlich gesichert. Solange aber die Forderung den Maximalbetrag nicht erreicht, ist die Pfandhaft für Zinsen nicht wie bei festen Hypotheken auf drei verfallene Jahreszinsen beschränkt, sondern erstreckt sich auf alle aufgelaufenen, einrechenbaren Zinsen 2).

Die Höchstbetragshypothek kann auch an mehreren Schiffen errichtet werden. Sofern dann an diesen Schiffen nicht die Voraussetzungen für eine Gesamtschiffshypothek vorliegen 3), ist der Maximalbetrag bei der Verwertung nach dem Wertverhältnis der Schiffe aufzuteilen 4).

1) SRG Art. 38 Abs. 3.

2) Leemann in BE Kommentar N 13 zu ZGB Art. 794.

3) SRG Art. 40 Abs. 2.

4) SRG Art. 40 Abs. 3.

II. Gesamtschiffshypothek

Wie im ZGB 5) kann eine Forderung auch im Schiffsrecht nicht nur mit einer, sondern mit mehreren Sicherungen versehen sein. So können für die nämliche Forderung mehrere Schiffe verpfändet werden, ohne dass die Forderung selber aufgeteilt werden muss (Simultanpfandrecht). Im allgemeinen wird aber die Pfandhaft dennoch auf die einzelnen Schiffe verteilt werden, sodass für die gleiche Forderung ein jedes Schiff mit einem bestimmten Teilbetrag belastet wird 6). Lediglich in zwei Fällen, nämlich wenn die Schiffe dem gleichen Eigentümer gehören, oder wenn die Schiffe im Eigentum solidarisch verpflichteter Schuldner stehen, haftet jedes Schiff für die ganze Forderung (Gesamtpfandrecht) 7). Dem Gläubiger steht hier eigentlich nur ein Pfandrecht zu, denn wenn der Gläubiger aus einem der Schiffe Befriedigung erlangt, erlöschen die Pfandrechte an allen übrigen Schiffen 8). Das Gesamtpfandrecht muss an allen Schiffen gleichartig sein und im Pfandbestellungsvertrag als solches bezeichnet werden. Nicht gleich zu sein braucht der Rang des Pfandes an den einzelnen Schiffen.

Das Gesamtpfandrecht bietet dem Pfandgläubiger optimale Sicherheit, da die Pfandsumme von jedem der Schiffe ganz eingefordert werden kann. Dem Schuldner hingegen erwachsen durch eine derartige Verpfändung indessen fast nur Nachteile. Nach der sehr grossen Belastung jedes einzelnen Schiffes für die ganze Pfandsumme wird die Möglichkeit einer weiteren Belastung jedes einzelnen Schiffes für die ganze Pfandsumme

5) ZGB Art. 798.

6) SRG Art. 40 Abs. 3.

7) SRG Art. 40 Abs. 2.

8) OR Art. 147 Abs. 1.

erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht, da die Höhe des Betrags, der bei der Verwertung des Schiffes herausgezogen wird, bis zuletzt ungewiss bleibt. Zudem wird sich ein mit einem Grundpfandrecht belastetes Schiff wegen der übermässig hohen Belastung nur schwer zu einem guten Preis verkaufen lassen.

Nicht zu verwechseln ist die Gesamtschiffshypothek mit der Generalhypothek bei welcher der ganze jeweilige Schiffspark des Schuldners verpfändet wird. Die Generalhypothek ist nach schweizerischem Recht nicht zulässig, da sie mit dem geltenden Spezialitätsprinzip nicht vereinbar ist.

III. Hypotheken an Schiffsbauwerken

Die Schweiz als Binnenland mit geringer Schiffsbau-tätigkeit kennt die Hypotheken an Schiffsbauwerken nicht. Solange das Schiff nicht fertiggestellt und in einem Schiffsregister eingetragen ist, kann der Schiffsbauer den ausstehenden Werklohn nicht durch ein Pfandrecht am Schiff sicherstellen, er muss sich mit dem Retentionsrecht am Schiff begnügen. Auch dem britischen Recht sind registered mortgages an Schiffsbauwerken unbekannt 9).

Nach deutschem und französischem Recht ist es dem Besteller eines Schiffes möglich, während des Baus Kredit aufzunehmen und zur Sicherung das Schiff fortlaufend mit Pfandrechten zu belasten 10). Sobald der Kiel des Schiffes gestreckt und durch Namen und Nummer an einer bis zum Stapellauf des Schiffes sichtbar bleibenden Stelle gekennzeichnet ist, kann ein Schiff ins Register für Schiffsbauwerke eingetragen und mit einer Schiffshypothek belastet werden 11). Die Sicherung der Schiffshypothek

9) Abraham, Schiffshypothek, S. 135.

10) Abraham, Schiffshypothek, S. 135f.

11) DSchRG §§ 76 - 81.

erstreckt sich auf den jeweiligen Bauzustand des Schiffes und auf die sich auf der Bauwerft befindlichen, zum Einbau ins Schiff bestimmten Bauteile 12). Nach Fertigstellung des Schiffes bleiben die am Schiffsbauwerk bestellten Schiffshypotheken in ihrem bisherigen Rang am Schiff bestehen und werden bei der Eintragung des fertiggestellten Schiffes von Amtes wegen in das Schiffsregister übertragen 13). Auch in Frankreich erfolgt die Uebertragung von Amtes wegen 14).

Zur Vereinheitlichung der Regeln über die Registrierung von Hypotheken an Schiffsbauwerken wurde 1967 ein internationales Uebereinkommen erlassen 15).

12) DSchRG § 79.

13) DSchRG §§ 15 und 81.

14) Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 551; Abraham, Schiffshypothek, S. 141.

15) Uebereinkommen II 1967.

5. K A P I T E L

Z W A N G S V O L L S T R E C K U N G

§ 24 Allgemeines

Durch das materielle Recht werden den Gläubigern im Schiffahrtsrecht eine Reihe von privatrechtlichen und öffentlichrechtlichen Ansprüchen zugeteilt, die meist freiwillig erfüllt werden. In all den Fällen jedoch, wo die freiwillige Erfüllung aus irgend einem Grund unterbleibt, muss dem Gläubiger ein Mittel in die Hand gegeben werden, mit dem er seinen Rechtsanspruch durchsetzen kann. Fern von der Duldung jeder Selbsthilfehandlung weist der Staat den Gläubiger in ein ausgeklügeltes Zwangsvollstreckungsverfahren ein, das den Gläubiger zu seinem Ziel, der Verwirklichung seiner Ansprüche führt.

Das Schiffahrtsrecht enthält über das Zwangsvollstreckungsverfahren nur wenige spezielle Bestimmungen, die ausschliesslich für registrierte Schiffe gelten und verweist im übrigen subsidiär auf das gemeinrechtliche Vollstreckungsverfahren. Für nicht eingetragene, insbesondere kleine Schiffe wird die Zwangsvollstreckung nach den gemeinrechtlichen Vollstreckungsnormen für Fahrnisgegenstände durchgeführt. Bei eingetragenen Schiffen werden für die Zwangsvollstreckung in Anlehnung an das materielle Recht immobilienrechtliche Normen angewandt. Es kommen hier die gemeinrechtlichen Regeln über die Zwangsvollstreckung in Grundstücke zur Anwendung 1).

1) VOZVG

§ 25 Anwendbares Recht und Zuständigkeitsvorschriften

I. Anwendbares Recht

Die schweizerische Schifffahrtsgesetzgebung unterscheidet nicht zwischen der Zwangsvollstreckung in registrierte Binnenschiffe und in registrierte Seeschiffe. Für beide Verfahren sind die Normen des Schiffsregisterrechts massgebend 1)). Da bei der Regelung des materiellen Rechts für registrierte Schiffe von der Immobilisierung der Schiffe ausgegangen wird und Immobiliarsachenrecht zur Anwendung kommt, muss auf der Hand liegen, dass auch das Exekutionsverfahren nach den Grundsätzen des Immobiliervollstreckungsrechts aufgebaut sein muss. Freilich konnte das Vollstreckungsverfahren in Grundstücke und im besonderen das Vollstreckungsverfahren der Grundpfandverschreibung für die Schiffsverschreibung 2)) nicht unbenommen übernommen werden; bleibt doch ein Schiff schon von seiner Bestimmung her immer eine bewegliche Sache. Das Fahrzeug ändert ständig seine geographische Lage und kann dabei nicht nur verschiedene Kantone, sondern auch zahlreiche nationale Hoheitsgebiete durchmessen. Für die Zwangsvollstreckung in das Schiff stellt sich deshalb die Frage nach dem anwendbaren Recht und nach den zuständigen Vollstreckungsbehörden immer wieder von neuem. Das schweizerische Schifffahrtsrecht gibt nur auf einige dieser Fragen eine Antwort. Die restlichen Fragen werden durch die Regeln des gemeinen Vollstreckungsrechts und durch das Uebereinkommen 1952 3)) beantwortet.

Für schweizerische Schiffe, die in einem schweizerischen Schiffsregister eingetragen sind, kommt bei der Zwangs-

1) SRG Art. 54 - 61.

2) SRG Art. 54 Abs. 1 und 2.

3) Internationales Uebereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die vorsorgliche Beschlagnahme von Schiffen vom 10. Mai 1952.

vollstreckung grundsätzlich inländisches Recht zur Anwendung. Die Anwendung des gemeinen Vollstreckungsrechts ist allerdings wenig vorteilhaft, wenn das Schiff eines inländischen Pfandschuldners im Ausland registriert ist. Hier kann der schuldnerische Schiffseigentümer nur auf Pfändung und auf Konkurs betrieben werden. Eine Arrestnahme fällt ausser Betracht, weil der Schuldner in der Schweiz einen festen Wohnsitz hat, und weil eine Sache des Schuldners nur dann mit Beschlag belegt werden kann, wenn die Forderung nicht durch ein Pfandrecht gedeckt ist 4). Bis nun aber das ordentliche Betreibungs- oder Konkursverfahren bis zur Beschlagnahme gediehen ist, segelt das Schiff längst wieder auf fremden Gewässern. Zur Behebung dieses unbefriedigenden Resultats wurde das schweizerische Schiffsregisterrecht durch eine Spezialbestimmung ergänzt. Nach dieser kann der Gläubiger das im Ausland registrierte Schiff eines in der Schweiz wohnhaften Pfandschuldners, neben der Betreibung auf Pfändung oder auf Konkurs, mit Arrest belegen lassen. Und zwar unabhängig von der Lage des Schiffes und trotz pfandrechtlicher Deckung der Schuld 5).

Die Anwendung inländischen Rechts auf ausländische Schiffe ist grundsätzlich nicht ausgeschlossen. Nach dem Abkommen 1952 ist es den Vertragsstaaten anheimgestellt, nach Massgabe des eigenen Landesrechts ein Schiff auf Grund eines staatlichen Hoheitsakts zu beschlagnahmen, festzuhalten oder an der Ausfahrt zu hindern. Selbst für die Entscheidung über den materiellen Rechtsanspruch, welcher aus einer maritimen Forderung entstanden sein muss, kann unter Umständen ein Gericht des beschlagnahmenden Staates zuständig sein 6). Das Gericht wendet

4) SchKG Art. 271

5) SRG Art. 54 Abs. 3; BGE 73 III 7f.

6) Uebereinkommen 1952 Art. 7 Ziff. 1.

aber nicht einfach das eigene materielle Recht an, sondern entscheidet in der Angelegenheit selber und zwar nach demjenigen Recht, welches den einzelnen Ansprüchen zugrunde liegt.

Eine besondere Regelung, die sämtliche Betreibungsverfahren an einem eingetragenen Schiff beschlägt, ist für das Verwertungsverfahren aufgestellt worden. Bei der Versteigerung eines Schiffes werden die Pfandschulden nicht auf den Erwerber überbunden, sondern wie im Mobiliarvollstreckungsrecht bar bezahlt 7). Nur die Nutzniessung und die vorgemerkten persönlichen Rechte sind davon ausgeschlossen, sie werden ohne weiteres auf den Erwerber überbunden 8).

Eine weitere einschneidende Regelung kennt das schweizerische Schifffahrtsrecht für gesetzliche Pfandrechte ohne Eintrag. Diese erlöschen mit der Zwangsverwertung des Schiffes 9). Ein derartiger Untergang der gesetzlichen Pfandrechte ist aber insofern problematisch, als ausländische Privilegiengläubiger kaum je von der landesüblichen Publikation der Zwangsvollstreckung im Bundesblatt und im Schweizerischen Handelsamtsblatt Kenntnis erlangen. Es ist deshalb fraglich, ob diese einseitige Ablösung der gesetzlichen Pfandrechte auch im Ausland anerkannt wird.

II. Zuständigkeitsvorschriften

Nach Art. 55 Abs. 1 SRG ist die Betreuung auf Pfandverwertung an einem schweizerischen Schiff allgemein beim Betreibungsamt am Registerort anzuheben. Auch dann, wenn sich das Schiff nicht in dessen Betreibungskreis befindet. Ebenso haben

7) SRG Art. 61.

8) BB1. 1922, S. 1049; VOZVG Art. 51.

9) SRG Art. 53bis Abs. 4, gedeckt durch Protokoll Nr. 1, Art. 10; SSG Art. 38 Abs. 2, gedeckt durch Uebereinkommen 1926, Art. 9.

die Pfändung, Verwaltung und Verwertung des Schiffes durch das Betreibungsamt am Registerort zu erfolgen. Die Betreuung am Immatrikulationsort ist indes nur solange reibungslos durchführbar, als das Schiff auch dort liegt. Verlässt es den Registerort und segelt es ins Ausland, so kann die Zwangsvollstreckung nur noch auf dem Papier durchgeführt werden. Die Zuführung des Schiffes an die Vollstreckungsbehörden zur Verwertung wird dann kaum mehr möglich sein. Mit dieser wenig wirksamen Registerbetreuung versuchte man die für Binnenländer eigentümliche Situation damit in den Griff zu bekommen, dass Rheinschiffe, die fast ausschliesslich nur ausländische Gewässer befahren nur selten oder gar nie den schweizerischen Vollstreckungsbehörden zugeführt werden können.

Zu einer weit wirksameren Durchführung des Betreibungsverfahrens als über den Art. 55 SRG wird über die Anwendung des allgemein geltenden Territorialitätsprinzips gelangt 10). Nach diesem gilt für Zwangsvollstreckungsmassnahmen das Recht desjenigen Staates, in dessen Gebiet sich das Schiff aufhält 11). Dem Territorialitätsprinzip gemäss können sowohl schweizerische wie auch ausländische Schiffe, die sich im Gebiet der Schweiz befinden, dem schweizerischen Vollstreckungsrecht unterstellt werden. Für alle Schiffe im Ausland muss danach die Zwangsverwertung nach dem Recht am Lageort des Schiffes erfolgen 12).

Die Zwangsvollstreckung in ein Schiff, das sich vom Schiffsgläubiger oder vom Registerstaat aus gesehen im Ausland befindet, ist grundsätzlich nur möglich, wenn zwischen den beiden fraglichen Staaten ein Rechtshilfeabkommen besteht. Für die Rechtshilfe bei der Zwangsvollstreckung in Seeschiffe konnte

10) BGE 73 III 7f.

11) Schaps/Abraham, 3. Aufl. Bd. I, S. 567.

12) BGE 73 III 7ff.

durch das internationale Uebereinkommen zur einheitlichen Festlegung einzelner Regeln über die vorsorgliche Beschlagnahme von Seeschiffen 13) eine teilweise Rechtsvereinheitlichung herbeigeführt werden. In diesem Uebereinkommen wird der Arrest eines Seeschiffes zur Sicherung maritimer Forderungen geregelt 14); eine Beschlagnahme des Schiffes für Forderungen gegen das Landvermögen des Schuldners ist danach ausgeschlossen. Für maritime Forderungen kann ein Seeschiff, das die Flagge eines Signatarstaates führt, im Gebiet eines anderen Vertragsstaates beschlagnahmt werden 15), und unter Umständen kann dabei gleichzeitig auch über den materiellen Rechtsanspruch des Gläubigers entschieden werden 16).

Zur Erzwingung der behördlichen Anordnungen sind in der Schifffahrtsgesetzgebung einschneidende Strafsanktionen vorgesehen. Für die Nichtbefolgung der Weisungen der Vollstrckungsbehörden, insbesondere für Verstrickungsbruch wird als Strafe Gefängnis oder Busse angedroht 17). Für Verstrickungsbruch an schweizerischen Seeschiffen, die ja in der Regel ausschliesslich ausländische Gewässer befahren, kann die Busse bis zur Höhe des Wertes des Schiffes angesetzt werden, wobei die Busse auf Begehren den Geschädigten zugeschlagen werden kann 18). Dadurch sollen die Nachteile ausgeglichen werden, die sich bei einer Zwangsvollstreckung im Ausland ergeben.

13) Uebereinkommen 1952.

14) Uebereinkommen 1952, Art. 1; Kornmann, S. 82ff. und 95f.

15) Uebereinkommen 1952, Art. 2.

16) Uebereinkommen 1952, Art. 7.

17) SRG Art. 64; SSG Art. 145.

18) SSG Art. 145 Abs. 1.

§ 26 Verfahren

Bevor nachfolgend die drei Zwangsvollstreckungsverfahren des gemeinen Rechts behandelt werden 1), wird das dem Schifffahrtsrecht eigentümliche Institut der Haftungsbeschränkung angeführt. Beim Entstehen bestimmter maritimer Forderungen aus einem Schadensereignis regelt es die Exekution in einen Haftungsfond. Von seiner Ausgestaltung her zeitigt das Haftungsbeschränkungsverfahren Aehnlichkeiten mit den übrigen Zwangsverwertungsverfahren.

I. Verfahren zur Durchführung der Haftungsbeschränkung

1. Rechtlicher Charakter der Haftungsbeschränkung

Für bestimmte Ansprüche aus dem Betrieb des Schiffes haftet der Reeder kraft Gesetzes nur beschränkt. Auf dem Schiffsvermögen lastet für diese Ansprüche, wenn sie privilegiert sind, eine Realobligation, die unabhängig von allfälligen Eigentümerwechseln solange wie das Schiff selber bestehen kann.

Zur Durchführung der Haftungsbeschränkung muss ein besonderes Verfahren eingeleitet werden, dessen Vorschriften in der Seeschifffahrtsverordnung niedergelegt sind 2). Es gleicht im wesentlichen dem ordentlichen Nachlassverfahren im SchKG, weist jedoch auch gewisse Aehnlichkeiten mit dem Konkursverfahren auf.

Eine Gemeinsamkeit des Haftungsbeschränkungsverfahrens mit dem Konkursverfahren besteht in der Rangordnung des Kollokationsplans. Ein grundsätzlicher Unterschied besteht in der Exekutionsart; im Konkursverfahren findet ein General-

1) Betreibung auf Pfändung, auf Pfandverwertung und auf Konkurs.

2) SSV Art. 45ff.

exekution ins ganze Vermögen des Schuldners, beim Haftungsbeschränkungsverfahren dagegen nur eine Spezialexekution in den Haftungsfond statt. Für den ungedeckt gebliebenen Teil ihrer Forderung erhalten die Gläubiger im Haftungsbeschränkungsverfahren im Gegensatz zu den Gläubigern im Konkursverfahren keinen Verlustschein.

Sowohl das Nachlassverfahren wie auch das Haftungsbeschränkungsverfahren werden auf Antrag des Schuldners eingeleitet. Anders als im Nachlassverfahren bedarf es zur Durchführung des Haftungsbeschränkungsverfahrens nicht der Zustimmung der betroffenen Gläubiger.

2. Forderungen, die der Haftungsbeschränkung unterstellt werden können

Das Schiffahrtsrecht ist partikuläres Recht, das seit alters her eine eigene Entwicklung durchlaufen hat. Es finden sich deshalb eigentümliche Rechtsfiguren vor, die dem gewöhnlichen Landrecht unbekannt und deshalb schwer verständlich sind. Eine dieser Erscheinungen ist die beschränkte Haftung des Reeders für bestimmte schiffsrechtliche Forderungen. Mit der Beschränkung der Haftung wird im wesentlichen der Umfang einiger privilegierter Forderungen eingeschränkt. Die Privilegierung bestimmter Forderungen kann aber nur in einem wirtschaftlich tragbaren Rahmen zulässig sein. Bleibt doch zu bedenken, dass insbesondere die Privilegien aus Schädigungen, hervorgerufen durch ein Schiff, ein Ausmass annehmen können, das nicht nur leicht den Wert des Schiffes übersteigen und damit sämtliche Pfandgläubiger schädigen kann, sondern ohne weiteres auch noch das gesamte Landvermögen des Reeders mit einbeziehen kann. Ein einzelnes Schadensereignis vermag hier eine umfassende Haftung auszulösen, die unvermeidlich zum Ruin eines Schiffahrtsunternehmens führen kann. Der Staat,

der ein grosses Interesse an der Existenz und Erhaltung einer gesunden Volkswirtschaft und mithin auch an einer leistungsfähigen Schifffahrt hat, ist bestrebt, die Haftung auf ein im voraus genau bestimmtes Maximum zu beschränken. Dieser voraus bestimmte Haftungsumfang trägt nicht unwesentlich zur Rechtssicherheit in der Schifffahrt bei. Die Haftungsbeschränkung ist schon seit Jahrhunderten von allgemeinem Interesse, dennoch kam es erst 1924 zum Abschluss eines internationalen Uebereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über die Beschränkung der Haftung des Schiffseigentümers 3). Das Uebereinkommen ist 1957 durch das internationale Uebereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen und 1967 durch das Uebereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen ersetzt worden 4). Den beiden ersten Uebereinkommen ist die Schweiz beigetreten 5).

Nach dem in der Schweiz und in den Uebereinkommen 1957 und 1976 geltenden Summenhaftungssystem kann der Schiffseigentümer bei fehlendem persönlichem Verschulden die Haftung für eine Reihe von Ansprüchen auf einen bestimmten Betrag beschränken. Darunter fallen die Ansprüche aus Tötung oder Körperverletzung von Passagieren oder aus Sachbeschädigung auf dem Schiff. andere Sachbeschädigungen, die mit dem Schiffsbetrieb im weiteren Sinne zusammenhängen sowie Forderungen, die sich aus der Beseitigung eines Wracks ergeben 6).

Von der summenmässigen Haftungsbeschränkung ausgenommen sind die Ansprüche aus Hilfeleistung oder Bergung und die

3) Uebereinkommen 1924.

4) Uebereinkommen 1957, AS 1966, S. 1467.

5) AS 1941, S. 353ff.; AS 1968, S. 1340.

6) Genaue Aufzählung der einzelnen Ansprüche siehe Uebereinkommen 1976 Art. 2; Uebereinkommen 1957, Art. 1.

Ansprüche auf Beitragsleistung zur grossen Haverei; diese Ansprüche werden durch den Wert des geretteten Schiffes beschränkt. Auch die Lohnansprüche der Schiffsbesatzung unterliegen keiner Haftungsbeschränkung 7).

Die Beiträge, auf die der Schiffseigentümer seine Haftung beschränken kann, sind verschieden.

- Binnenschiffe:

Der Binnenreeder, der die Schifffahrt auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Seitenkanälen sowie auf anderen schiffbaren Gewässern, welche die Schweiz mit dem Meer verbinden, betreibt, haftet für jede Tonne der Tragfähigkeit des Schiffes mit Fr. 100.-. Diese Haftung vermehrt sich bei Schiffen mit eigener Antriebskraft um den Betrag von Fr. 250.- pro Pferdestärke der Maschinenleistung. Bei Schleppern und Schubbooten beschränkt sich die Haftung auf den Betrag von Fr. 250.- für jede Pferdestärke. Für Personenschäden ist die Haftung auf den dreifachen Betrag der Haftung für Sachschäden beschränkt 8).

- Seeschiffe:

Bei Seeschiffen gelten die Haftungsbeträge des Uebereinkommens 1957 9). Für ein Ereignis, das nur zu Sachschäden geführt hat, ist der Haftungsbetrag auf 1000 Poincaré-Franken 10) je Raumtonne des Schiffes angesetzt, für Ereignisse lediglich mit Personenschäden auf 3100 Poincaré-Franken. Bei gleichzeitigen

7) Uebereinkommen 1957, Art. 1 Abs. 4; Uebereinkommen 1957, Art. 3 lit. a und f.

8) SSG Art. 125f.

9) SSG Art. 49 in Verbindung mit Uebereinkommen 1957, Art. 3.

10) Poincaré-Franken mit der Goldparität von 56 1/2 Milligramm Gold, Goldgehalt 900 Tausendstel; heutiger Wert noch ca. 1/4 SFr.

Personen- und Sachschäden insgesamt 3100.- Poincaré-Franken je Raumtonne, wobei 2100.- Poincaré-Franken für die Befriedigung von Personenschäden verwendet werden dürfen und 1000.- Poincaré-Franken für Sachschäden.

Im neuen Uebereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen werden die Haftungshöchstbeträge in Rechnungseinheiten angegeben 11). Diese Rechnungseinheiten sind Sonderziehungsrechte 12) des Internationalen Währungsfonds 13). Das Sonderziehungsrecht wird seit 1974 täglich vom IMF anhand von 16 verschiedenen Landeswährungen errechnet. Hierdurch können die Währungsschwankungen der einzelnen Länder etwas ausgeglichen werden. Bei allgemeinem Währungszерfall vermag aber das Sonderziehungsrecht für Länder mit einer starken Währung, wie derzeit die Schweiz kaum eine sicherere Haftungsgarantie zu bieten als die Goldparität des Poincaré-Frankens.

3. Behörden

Wie im Schuldbetreibungs- und Konkursrecht entscheidet der Richter auch im Haftungsbeschränkungsverfahren über alle wichtigen Handlungen, z.B. über die Eröffnung 14), den Abschluss oder die Einstellung 15) des Verfahrens. Für den Erlass gerichtlicher Entscheidungen und Beschlüsse sind die richterlichen Behörden des Kantons Basel-Stadt zuständig 16).

Zur einheitlichen Durchführung des Haftungsbeschränkungsverfahrens ernennt der Richter einen Sachwalter 17), dessen

11) Uebereinkommen 1976, Art. 6ff.

12) Special Drawing Rights.

13) IMF.

14) SSV Art. 45 Abs. 1.

15) SSV Art. 61.

16) SSV Art. 71.

17) SSV Art. 71f.

Aufgabenbereich noch weiter gesteckt ist als jener des Sachwalters im ordentlichen Nachlassverfahren.

Gegen Verfügungen des Sachwalters kann wie im Schuldbetreibungs- und Konkursrecht innert 10 Tagen ab Kenntnis der Verfügung bei der kantonalen Aufsichtsbehörde Beschwerde eingereicht werden 18).

4. Verfahren

a) Feststellung des Haftungsbetrags

Mit dem Begehren um Eröffnung des Haftungsbeschränkungsverfahrens hat der Reeder die Höhe des Haftungsbetrags zu bezeichnen, der sich nach dem in der Schweiz geltenden Summenhaftungssystem leicht aus dem Raumgehalt oder aus der Tragfähigkeit und Motorleistung des Schiffes errechnen lässt. Gegen die Höhe des Haftungsbetrags kann jeder Gläubiger, auf dessen Forderung sich das Verfahren erstreckt, innert Frist gerichtliche Beurteilung verlangen. Ergibt sich dadurch ein höherer Haftungsbetrag, so fällt dieser Mehrbetrag wie im Kollokationsprozess des SchKG 19) vorerst an den anfechtenden Gläubiger, und zwar bis zur vollen Höhe seiner Forderung. Ein allfällig verbleibender Rest geht an die übrigen Gläubiger 20).

Den festgestellten Haftungsbetrag muss der Reeder gerichtlich hinterlegen, sofern nicht eine schweizerische Bank oder eine Versicherungsgesellschaft eine unwiderrufliche Garantieerklärung in der Höhe des Haftungsbetrags abgibt 21).

18) SSV Art. 47 Abs. 2 in Verbindung mit SchKG Art. 17ff.

19) SchKG Art. 250 Abs. 3.

20) SSV Art. 49.

21) SSV Art. 50 Abs. 1.

b) Feststellung der Passiven

Bei der Eröffnung des Verfahrens hat der Reeder all jene Gläubiger und die Höhe ihrer Forderungen zu bezeichnen, gegenüber welchen er sich auf die Haftungsbeschränkung berufen will 22). Eine allgemeine Publikation im Sinne eines Gläubigeraufrufs wie im Konkurs- und im ordentlichen Nachlassverfahren 23) wird im Haftungsbeschränkungsverfahren nicht angeordnet. Gläubiger, die sich nicht frühzeitig selber gemeldet haben oder Forderungen, die der Reeder nicht in das Verfahren einbezogen hat, unterliegen der Haftungsbeschränkung nur insofern, als der Anspruch auf ein anderes Schadensereignis zurückgeführt werden kann, für das wiederum ein besonderes Verfahren nötig ist 24).

Jeder Gläubiger, der dem Haftungsbeschränkungsverfahren unterworfen wird, kann dazu Stellung nehmen. Es steht ihm dabei frei, sich entweder dem Verfahren vorbehaltlos zu unterwerfen, eine höhere Forderung geltend zu machen oder seine Forderung ganz oder teilweise zurückzuziehen 25).

c) Kollokationsplan

Nachdem sowohl die Haftungssumme als auch die Gläubiger bestimmt sind, stellt der Sachwalter einen Kollokationsplan sämtlicher Forderungen auf 26).

22) SSV Art. 45 Abs. 1.

23) SchKG Art. 232 und 296.

24) SSV Art. 56 Abs. 2.

25) SSV Art. 52.

26) Im Sinne von SchKG Art. 220.

Der Kollokationsplan liegt während sechzig Tagen beim zuständigen Gericht auf und kann während der gleichen Zeitspanne durch die Gläubiger, die ins Haftungsbeschränkungsverfahren einbezogen sind, angefochten werden, entweder durch Klage gegen einen anderen Gläubiger, beziehungsweise die Masse vor Gericht, oder durch Beschwerde innert zehn Tagen seit Kenntnissnahme gegen den Sachwalter bei der Aufsichtsbehörde 27) 28).

d) Verteilung

Im letzten Stadium des Verfahrens wird der Haftungsfond verteilt 29). Der Sachwalter stellt eine Verteilungsliste auf, die während dreissig Tagen beim zuständigen Gericht aufliegt. Nach Rechtskraft der Verteilungsliste werden die Anteile an die Gläubiger ausbezahlt. Mit der Auszahlung des dem Gläubiger zufallenden Anteils am Haftungsbetrag geht die Forderung unter. Vorbehalten bleibt nur noch ein allfälliger Anspruch aus persönlicher Haftung des Reeders wegen Verschuldens. Für den ungedeckt gebliebenen Teil der Forderung verbleibt dem Reeder keine sittliche Pflicht zur Zahlung 30) wie beim Nachlassverfahren im SchKG. Das Fehlen einer Naturalobligation liegt im Sinne des Haftungsbeschränkungsinstituts begründet, denn mit der Beschränkung der Haftung will man eben gerade bezwecken, dass der Schuldner für einen Teil der Forderung nicht mit seinem ganzen Vermögen einstehen muss 31).

27) SSV Art. 47 Abs. 2.

28) SSV Art. 55.

29) SSV Art. 38ff.

30) Naturalobligation.

II. Betreibung auf Pfändung

Da Binnenschiffe und besonders Seeschiffe heute fast ausschliesslich im Besitz von im Handelsregister eintragungspflichtigen Eigentümern stehen, unterliegen die Schuldner fast immer der Betreibung auf Konkurs 32). Lediglich für öffentlich-rechtliche Forderungen wie Steuern, Bussen etc. ist entweder die Betreibung auf Pfandverwertung oder die Betreibung auf Pfändung anzuheben 33).

1. Pfändung

Im schweizerischen Schifffahrtsrecht wird als Betreibungsort lediglich für die Betreibung auf Pfandverwertung der Ort des Schiffsregisters erwähnt; zuständig ist deshalb subsidiär das Betreibungsamt am Wohnsitz des Schuldners 34). Der anschliessende Vollzug der Pfändung hat am Lageort des zu pfändenden Schiffes zu erfolgen 35). Fällt dieser nicht mit dem Betreibungsort zusammen, so wird das Schiff als am Registerort gelegen fingiert. Weilt das Schiff nicht am Registerort, so muss der Vollzug der Pfändung auf dem Rechtshilfeweg anbegehrt werden 36). Liegt das Schiff noch auf schweizerischem Gebiet, so ist die Durchführung der Pfändung unproblematisch; die schweizerischen Betreibungsämter haben einander von Amtes wegen Rechtshilfe zu gewähren 37). Befindet sich das Schiff im Ausland, so muss die

31) Werder, S. 163.

32) SchKG Art. 39.

33) SchKG Art. 43.

34) SRG Art. 55; SchKG Art. 46.

35) SchKG Art. 89.

36) SchKG Art. 89.

37) Fritzsche, Bd. I. S. 161; BGE 55 III 165, 54 I 174, 83 III 129.

Pfändung auf dem Papier erfolgen, wenn der Aufenthaltsstaat des Schiffes nicht aufgrund eines Staatsvertrags Rechtshilfe gewährt.

Bezüglich des zu pfändenden Vermögens des Schuldners schreibt das schweizerische Schiffahrtsrecht dem Pfändungsbeamten eine genaue Reihenfolge vor 38). Mit Rücksicht auf die Schifffahrt als Hauptbetätigung und Geschäftsgrundlage des Reeder werden unter Vorbehalt anderslautender Abmachungen in erster Linie bewegliches und unbewegliches Landvermögen gepfändet und erst in zweiter Linie die Schiffe des Schuldners oder Vermögensstücke, auf denen ein Arrest gelegt ist oder die von Drittpersonen beansprucht werden 39). Von den Schiffen des Reeder werden zuerst diejenigen gepfändet, welche sich an Land befinden, dann die segelfertigen, schliesslich diejenigen, welche schweizerische und in letzter Linie, welche ausländische Gewässer befahren 40).

Der Pfändungsbeamte vollzieht die Pfändung, indem er den Schiffsbrief beziehungsweise den Seebrief in Verwahrung nimmt. Der Schiffseigentümer und der Kapitän sind dann verpflichtet, das Schiff dem Betreibungsbeamten auf Aufforderung hin zur Verfügung zu stellen. Besteht die Gefahr, dass das Schiff ins Ausland verbracht wird, so kann es in Verwahrung genommen werden. Die Hafenbehörde hindert dabei das Schiff am Auslaufen. Für die Dauer der Pfändung hat der Schiffsführer die Weisungen des Betreibungsamtes zu befolgen. Ist der Kapitän zugleich Schiffseigentümer, so besteht die Möglichkeit, ihn durch eine Drittperson zu ersetzen.

Allfällige Einnahmen, die aus Verwendungsverträgen

38) SRG Art. 56.

39) SchKG Art. 95 Abs. 3.

40) SRG Art. 56 Abs. 2.

des Schiffes eingehen, sind dem Betreibungsamt abzuliefern, das diese zusammen mit anderen Erträgen schon während der Dauer der Pfändung an die Gläubiger ausbezahlen kann.

Widerhandlungen gegen behördliche Anordnungen können strafrechtlich verfolgt werden. Bei Binnenschiffen können sowohl der Schiffseigentümer als auch der Kapitän mit Gefängnis oder Busse bestraft werden 41). Bei Verstrickungsbruch an Seeschiffen beträgt die Strafe Gefängnis oder Busse bis zur Höhe des Wertes des Schiffes, wobei die Busse den Gläubigern des Schiffes zuerkannt werden kann 42). Der Rahmen letzterer Busse ist zwar hoch gesteckt, er rechtfertigt sich aber, um den behördlichen Anordnungen Nachachtung zu verschaffen, ist doch zu bedenken, dass die Pfändung nur auf dem Papier durchgeführt werden kann, wenn das Schiff einmal ins Ausland verbracht worden ist 43).

2. Verwertung

Zur Vermeidung von Verfahrensverzögerungen gelten für die Einleitung des Verwertungsverfahrens die kürzeren Fristen des Mobiliarpfandrechts. Die Verwertung kann frühestens einen Monat und spätestens ein Jahr nach der Pfändung durchgeführt werden.

3. Verteilung

Nach durchgeführter Verwertung des Schiffsvermögens wird die Verteilung des Erlöses vorgenommen 44). Können dabei nicht sämtliche Forderungen der Gläubiger befriedigt werden, so muss ein Kollokationsplan aufgestellt werden, in dem die

41) SRG Art. 64.

42) SSG Art. 145.

43) BB1. 1951 Bd. I, S. 329.

44) SchKG Art. 144.

Forderungen nach der Privilegienordnung und nach der Rangordnung im Konkurs des Schuldners aufzuführen sind 45). Die an der Pfändung teilnehmenden Gläubiger erhalten für den ungedeckt gebliebenen Teil ihrer Forderung einen Verlustschein. Dieser ist ein unverjährbarer und unverzinslicher Schuldschein, der den Inhaber ermächtigt, während sechs Monaten seit der Zustellung ohne neuen Zahlungsbefehl die Betreibung fortzusetzen 46).

Soweit für den Schuldner die Möglichkeit der Haftungsbeschränkung besteht, wird er für die angemeldeten Forderungen ein Haftungsbeschränkungsverfahren einleiten.

III. Betreibung auf Pfandverwertung

1. Voraussetzungen

Eine Voraussetzung für die Zulässigkeit der Betreibung auf Pfandverwertung ist das Bestehen eines Faustpfandes oder Grundpfandes als Sicherung einer Forderung 47). Nicht nur die Schiffsverschreibung, sondern alle Pfandrechte an Schiffen 48) geben dem Pfandgläubiger die Möglichkeit zur Anhebung der Betreibung auf Pfandverwertung. Die Betreibung wird nach dem Verfahren auf Verwertung eines Grundpfandes durchgeführt 49).

2. Einleitung

Wie die Betreibung auf Pfändung ist die Betreibung

45) SchKG Art. 146 und 219.

46) SchKG Art. 149.

47) SchKG Art. 51.

48) Es sind dies die Schiffsverschreibung, die Privilegien, die Wertminderungspfandrechte, die gesetzlichen Pfandrechte des Verkäufers, des Miterben, des Gemeinders und des Schiffsreparateurs sowie allfällige andere gesetzliche Pfandrechte des kantonalen oder öffentlichen Rechts, welche ohne Eintrag entstehen.

49) SRG Art. 54.

auf Pfandverwertung am Registerort des Schiffes anzuheben, und zwar gleichgültig, ob sich das Schiff dort aufhält oder nicht. Das Schiff wird wie ein Grundstück behandelt. Ist die amtliche Verwahrung des Schiffes nicht möglich, so wird die Betreuung nur auf dem Papier durch Vormerkung einer Verfügungsbeschränkung im Schiffsregister vollzogen.

Bei der Betreuung auf Pfandverwertung eines Schiffes wird die Verwaltung durch das Betreibungsamt nicht wie gewöhnlich 50) erst bei Stellung des Verwertungsbegehrens angeordnet, sondern wie bei der Zwangsverwertung von Grundstücken schon von der Zustellung des Zahlungsbefehls an. Diese Vorverlegung der betreibungsamtlichen Verwaltung und die Anwendung des beschleunigten Verfahrens der Zwangsvollstreckung von Grundstücken auf Schiffe hat der Gesetzgeber zum Schutz des Schuldners vorgesehen 51).

3. Verwertung

Wie bei der Betreuung auf Pfändung kann die Verwertung frühestens einen Monat und spätestens ein Jahr nach der Zustellung des Zahlungsbefehls verlangt werden 52).

4. Verteilung

Reicht der Erlös aus der Verwertung des Schiffes nicht zur Befriedigung aller Pfandforderungen aus, so ist eine Rangordnung der Pfandforderungen aufzustellen. Den betreibenden Pfandgläubigern, deren Forderungen nicht befriedigt werden, wird ein Pfandausfallschein ausgestellt, in dem entweder verurkundet wird, dass der Erlös nur die ziffermässig zu bezeichnen-

50) SchKG Art. 155 Abs. 1.

51) BBl. 1922, Bd. III, S. 1049f.

52) SRG Art. 59 Abs. 3.

de Summe ergeben hat und dass die Forderung noch für einen bestimmten Betrag ungedeckt geblieben ist, oder dass die Verwertung des Schiffes wegen ungenügenden Angebots nicht stattfinden konnte. Dem Pfandausfallschein kommt nicht die Wirkung eines Verlustscheins zu, der eine unverzinsliche und unverjährbare Schuldanerkennung ist. Dem Gläubiger steht lediglich das Recht zu, innerhalb Monatsfrist nach Zustellung der Urkunde ohne neuen Zahlungsbefehl beim Betreibungsamt das Begehren auf Pfändung oder auf Konkurs zu stellen 53).

IV. Betreibung auf Konkurs

1. Sicherung des Schiffes

Nach der Konkurseröffnung über den Schiffseigentümer hat dieser das Schiff unverzüglich an einen von der Konkursverwaltung bezeichneten Ort zu bringen 54). Der Zweck dieser Norm ist praktischer Natur; die Verfahrensbehörde ist selber nicht in der Lage, das Schiff an einen bestimmten Ort zu verbringen 55). Die Bedeutung einer Eingriffsnorm geht diesem Befehl ab, denn nach geltendem Territorialitätsprinzip kann dieser Befehl den Schiffseigentümer nur treffen, wenn sich das Schiff irgendwo im Inland aufhält. Hält sich das Schiff im Ausland auf, so fehlt der befehlenden Behörde die Kompetenz, über das im Ausland gelegene Vermögensstück zu bestimmen. Will die Verfahrensbehörde des Schiffes habhaft werden, so muss sie eine Beschlagnahme des Schiffes auf dem Rechtshilfeweg anbegehren.

2. Verteilung

Nach durchgeführter Verwertung der Vermögensstücke des

53) SchKG Art. 158; SchKG-Formular Nr. 4.

54) SRG Art. 60.

55) BB1. 1922, Bd. III, S. 1050.

Schuldners erfolgt die Verteilung des Erlöses. Es wird ein Kollokationsplan aufgestellt, in dem in der umfassenden Rangordnung zuerst die Privilegien, dann die gewöhnlichen pfandversicherten Forderungen und erst am Schluss die fünf Klassen der in SchKG Art. 219 Abs. 4 aufgenommenen Forderungen aufgeführt werden.

Bei der Gegenüberstellung einzelner dieser Forderungen ergeben sich eigentümliche Situationen. So sind die Forderungen der Schiffsmannschaft aus Arbeitsvertrag im zweiten Rang der schiffsrechtlichen Privilegienordnung aufgeführt 56), währenddem die Lohnforderungen der Reedereiangestellten, die an Land arbeiten, lediglich in der ersten Klasse der gemeinrechtlich privilegierten Forderungen eingeordnet sind. Diese ungleiche Behandlung der Lohnforderungen liegt in der Rechtfertigung der seerechtlichen Privilegien begründet 57). Eigentümlich wirkt weiter die Privilegierung derjenigen Forderungen, welche normalerweise der Haftungsbeschränkung unterliegen. Sie behalten ihre privilegierte Stellung in der schiffsrechtlichen Rangordnung bei, weil sie nach Eröffnung des Konkurses keiner Beschränkung der Haftung mehr unterliegen 58).

Erbringt die Verwertung des Vermögens keinen genügenden Erlös, so wird den nicht vollständig oder überhaupt nicht befriedigten Gläubigern wie bei der Betreibung auf Pfändung für den ausstehenden Betrag ein Verlustschein ausgestellt, der eine unverjährbare und unverzinsliche Schuldanerkennung darstellt 59).

56) SRG Art. 53bis Abs. 1 Ziff. 2; Uebereinkommen 1926, Art. 2 Ziff. 2.

57) Siehe oben, § 18 II.

58) SSV Art. 51 Abs. 2.

59) SchKG Art. 265 in Verbindung mit Art. 149.

§ 27 Zwangsvollstreckung im Ausland

I. Zwangsvollstreckung in Deutschland

1. Arrestvollziehung in Schiffe

Zur Sicherung der Zwangsvollstreckung in ein Schiff wegen einer Geldforderung kann der Arrest in das Schiff angeordnet werden 1). Voraussetzung für den Arrest ist das Vorhandensein einer geldwerten Forderung und eines Arrestgrundes, der die Zwangsvollstreckung gefährdet. Der Arrest wird auf Gesuch des Gläubigers hin durch das Arrestgericht angeordnet. Unzulässig ist die Arrestvollziehung in segelfertige Schiffe, wenn der Arrest nicht für eine Forderung verlangt wird, die aus der bevorstehenden Reise entstanden ist 2). Im Arrestbefehl wird der Geldbetrag festgesetzt, durch dessen Hinterlegung der Arrestvollzug gehemmt oder rückgängig gemacht werden kann 3). Die Vollziehung des Arrests in eingetragene Schiffe oder Schiffsbauwerke wird nach den Vorschriften über die Pfändung von Fahrnis durchgeführt. Der Gerichtsvollzieher nimmt das Schiff in Bewachung und Verwahrung. Mit der Pfändung des Schiffes erhält der Gläubiger ein Pfandrecht am gepfändeten Schiff oder Schiffsbauwerk, das inhaltlich und bezüglich des Rangs der Schiffshypothek gleichgestellt ist. In seiner Ausgestaltung ist es eine Höchstbetragshypothek, die ins Register eingetragen wird 4). Nach gleichem Verfahren wird auch der Arrest an einem Miteigentumsanteil an einem Schiff oder Schiffsbauwerk vollstreckt 5).

1) DZPO § 916.

2) DHGB § 482.

3) DZPO § 923.

4) DZPO § 931.

5) DZPO § 864 Abs. 2.

2. Zwangsvollstreckung

Die Zwangsvollstreckung in eingetragene Schiffe und eingetragene oder eintragungsfähige Schiffsbauwerke richtet sich nach dem Liegenschaftsrecht 6). Die Vollstreckung selber kann entweder über die Zwangsversteigerung des Schiffes oder über die Zwangseintragung einer Schiffshypothek ablaufen, wenn die Forderung mehr als 500 Mark beträgt 7). Die Eintragung der Zwangshypothek erfolgt nur auf Antrag des Gläubigers, gestützt auf einen vollstreckbaren Schuldtitel 8).

Für die Vornahme der Zwangsversteigerung ist das Amtsgericht zuständig, in dessen Bezirk sich das Schiff befindet. Wird die Zwangsvollstreckung angeordnet, so ist von Amtes wegen für eine wirksame Bewachung und Verwahrung des Schiffes zu sorgen. Es wird ein Versteigerungstermin festgesetzt, der zusammen mit den Terminbedingungen in einem geeigneten Schifffahrtsblatt veröffentlicht wird. Bei Seeschiffen erfolgt die Veröffentlichung in der Deutschen Schifffahrtszeitschrift "Hansa" 9). Bei der Versteigerung selber ist nur ein solches Gebot zugelassen, welches die dem Anspruch des Gläubigers vorgehenden Rechte sowie die Verfahrenskosten deckt 10). Nach dem geltenden Uebernahmegrundsatz bleibt ein Recht am Schiff insoweit bestehen, als es bei der Feststellung des geringsten Gebots zwar berücksichtigt, aber nicht durch Zahlung gedeckt wird 11). Die Verteilung des Steigerungserlöses richtet sich grundsätzlich nach der vorgegebenen Rangfolge der dinglichen Rechte an Schiffen 12).

6) DZPO § 864.

7) DZPO §§ 866 und 870a.

8) DZPO § 867.

9) DZVG § 168b.

10) DZVG § 44.

11) DZVG § 52.

12) DZVG § 10 in Verbindung mit DZVG § 162.

Die Zwangsvollstreckung in nicht eingetragene Schiffe erfolgt nach Fahrnisrecht; durch Pfändung und Versteigerung 13).

II. Zwangsvollstreckung in Frankreich

1. Allgemeines

Mit Ausnahme der französischen Staatsschiffe unterliegen grundsätzlich alle Handelsschiffe der Pfändung. Nicht gepfändet werden können in der Regel segelfertige Schiffe, sofern die Beschlagnahme nicht für eine Schuld erfolgt, die für die nächste bevorstehende Reise eingegangen wurde 14). Die Hafenbehörden untersagen dem Schiff auf Anzeige des Pfändungsentscheides hin die Ausfahrt aus dem Hafen 15). Damit aber das Schiff durch Pfändung nicht seinem Bestimmungszweck entzogen wird, kann der zuständige Richter 16) das Schiff gegen Hinterlegung einer genügenden Sicherheit für bestimmte Seereisen freigeben 17). Ausnahmsweise kann die Bewilligung auch für weitere Reisen erteilt werden. Kehrt das Schiff innert gegebener Frist nicht an den Bestimmungshafen zurück, so verfällt die hinterlegte Summe den Gläubigern.

2. Arrest

Zur Anordnung des Arrests für alle Schiffe ist der président du tribunal de commerce oder bei dessen Abwesenheit der juge d'instance 18) zuständig. Der Richter stellt auf Ersuchen des Gläubigers eine Beschlagnahmeverfügung aus 19). Der

13) DZPO §§ 803ff.

14) Uebereinkommen 1952, Art. 3; du Pontavice N. 306.

15) Décret no 67-967 du 27 octobre 1967, Art. 26.

16) Président du tribunal de grande instance.

17) Décret no 67-967 du 27 octobre 1967, Art. 28; Uebereinkommen 1952 über vorsorgliche Beschlagnahme, Art. 5.

18) Amtsrichter, Friedensrichter.

19) Décret no 71-161 du 24 février 1971, Art. 1.

Beschlagnahme unterliegen in der Regel nur die Handelsschiffe in privatem Eigentum. Die Beschlagnahme muss sich nicht unbedingt nur gegen dasjenige Schiff richten, gegen welches die Forderung entstanden ist, sondern sie kann an jedem anderen Schiff vollzogen werden, welches demselben Eigentümer gehört wie das schuldnerische Schiff 20). Das Recht, die Beschlagnahme anzubegehren, ist nicht nur auf Privilegien- oder Hypothekargläubiger beschränkt sondern auch chirographische Gläubiger können sie beantragen. Die Anordnung der Beschlagnahme ist ins Ermessen des Richters gestellt. Der Gläubiger muss ein genügendes Interesse an der Beschlagnahme haben und geltend machen können, dass keine genügende Garantie für seine Forderung geleistet wurde.

Mit der Sicherungsbeschlagnahme eines Schiffes wird verhütet, dass das Schiff vor Leistung genügender Sicherheit oder Bezahlung der Schuld aus dem Hafen ausläuft. Der Arrest bildet keinen widerrechtlichen Eingriff in die Eigentumsrechte an einem Schiff.

3. Zwangsvollstreckung

Die Zwangsvollstreckung ist nicht nur auf Schiffe beschränkt, sie kann auch Schiffsbauwerke erfassen.

Zwischen der Zustellung des Zahlungsbefehls und dem Vollzug der Zwangsvollstreckung dürfen höchstens zehn Tage liegen und müssen mindestens 24 Stunden verfließen sein. Innerhalb dieser Zeit besteht allerdings die Gefahr, dass das Schiff aus dem Hafen ausläuft. Die Pfändung wird durch den Gerichtsvollzieher vorgenommen; dieser kündigt sie der Hafenbehörde und bei ausländischen Schiffen dem Konsulat des Registerlandes an.

20) Uebereinkommen 1952, über vorsorgliche Beschlagnahme Art. 3 Abs. 1.

Innerhalb sieben Tagen nach der Pfändung wird die Beschlagnahme ins Hypothekenregister und ins Schiffsregister eingetragen, damit sie auch Dritten zur Kenntnis gelangen kann 21). Innerhalb weiterer sieben Tagen werden sämtliche eingetragenen Gläubiger über die Pfändung benachrichtigt. Der anschliessende Verkauf des Schiffes kann frühestens fünfzehn Tage nach Veröffentlichung der wichtigsten Angaben über Zeit, Ort und Verkaufsbedingungen durchgeführt werden 22).

Drei Tage nach der Zuschlagung des Schiffes an den Erwerber müssen sich alle Gläubiger melden, die bei der Erlösverteilung berücksichtigt werden wollen. Nach dieser Meldefrist erlöschen alle Privilegien und Hypotheken am Schiff. Die abschliessende Verteilung des Erlöses erfolgt nach einem Kollokationsplan.

III. Zwangsvollstreckung in Grossbritannien

1. Zwangsvollstreckung für mortgages

Bei Nichtbezahlung der Schuld kann der mortgagee das Schiff oder den Schiffsanteil am Fälligkeitstag in Besitz nehmen 23). Als Besitzer kann er das Schiff auf eigene Rechnung verwenden oder verkaufen. Tritt er als Reeder auf, so fällt ihm nicht nur die unter seinem Besitz aufgelaufene Fracht zu, sondern er hat auch für sämtliche neu entstehenden Forderungen aus dem Schiffsbetrieb einzustehen. Zieht er den Verkauf des Schiffes vor, so tritt der mortgagee gewissermassen als Eigentümer auf 24), er kann das Schiff oder den Schiffsanteil durch priva-

21) Décret no 67-967 du 27 octobre 1967.

22) Décret no 67-967 du 27 octobre 1967.

23) Gleich wie bei einer Gefährdung der Sicherheit einer mortgage, siehe oben § 21 II.

24) MSA 1894, sec. 34.

ten freihändigen Verkauf, durch private Auktion oder gerichtlichen Verkauf veräussern. Zum Verkauf berechtigt ist in der Regel nur der first mortgagee. Alle nachfolgenden hypothekarisch Berechtigten können nur mit Zustimmung aller vorgehenden Berechtigten oder mit gerichtlicher Erlaubnis verkaufen 25). Uebersteigt der Verkaufserlös des Schiffes die Forderung des first mortgagee, so wird der Rest an die im Rang nachfolgenden mortgagee und schliesslich an den mortgagor verteilt.

Nach Inbesitznahme des Schiffes durch den mortgagee steht dem mortgagor zur Abwendung des endgültigen Schiffsverlusts ein unverzichtbares right of redemption 26) zu, welches er notfalls mit der action for redemption gerichtlich durchsetzen kann.

2. Zwangsvollstreckung für maritime liens

Anders als bei der possessory lien tritt bei der maritime lien der Admiralty Court in Aktion. Auf Begehren eines maritime lien Gläubigers hin ordnet dieser in einem Verfahren in rem den Arrest und den nachträglichen Verkauf des Schiffes an. Er stellt dem Erwerber des Schiffes einen lastenfreien Eigentumstitel aus und verteilt schliesslich den Erlös der Zwangsvollstreckung unter den lien Gläubigern nach ihrer gesetzlichen Rangordnung.

3. Gewöhnliche Zwangsvollstreckung 27)

Bei der gewöhnlichen Zwangsvollstreckung richtet sich das Verfahren vorerst gegen den Schuldner 28), und erst in zwei-

25) MSA 1894, sec. 35.

26) Wiederverkaufsrecht.

27) Böttger, Das Zwangsvollstreckungsrecht im Ausland, Deutscher Sparkassen- und Giroverband e.V., Bonn 1975, S. 20ff.

28) actio in personam.

ter Linie kann sich das Verfahren nach einem Gerichtsverfahren gegen das Schiff richten 29); 30). Diese dingliche Klage kann insbesondere dann angehoben werden, wenn der Schuldner nicht auffindbar ist. Das Verfahren in rem ist eine seerechtliche Angelegenheit und muss deshalb vor der Admiralty division ablaufen 31).

Für gewöhnliche Forderungen an einem Schiff muss das gewöhnliche Zwangsvollstreckungsverfahren eingeleitet werden. Entsprechend des urteilenden Gerichts sind verschiedene Vollstreckungsorgane zuständig. Bei Urteilen des High Court sind die Vollstreckungsbeamten in den einzelnen Bezirken und bei Urteilen eines County Courts die dem Gericht beigeordneten Beamten zuständig. Das Verfahren wird auf Antrag des Gläubigers beim Gericht eingeleitet. Dieses lässt dem Schuldner durch den Vollstreckungsbeamten einen zwölf Monate gültigen Vollstreckungsbefehl zustellen. Die Zwangsvollstreckung kann auf Sachpfändung, Forderungspfändung oder auf Belastung des Schiffes oder eines Grundstücks mit einem Pfandrecht lauten. Ist der Schuldner nicht auffindbar, so steht dem Gläubiger das Recht zu, beim Admiralty Court das Verfahren in rem einzuleiten 32).

Sind besondere Umstände, die auf ein bestimmtes Fehlverhalten des Schuldners hindeuten, gegeben, so kann gegen die Person des Schuldners ein Konkursverfahren eingeleitet werden 33). Für natürliche Personen ist das Recht der "bankruptcy" und für Gesellschaften das Verfahren des "winding up" von Gesell-

29) actio in rem.

30) Kornmann, S. 20.

31) Jowitt's, Bd. I, S. 53.

32) Jowitt's, Bd. II, S. 1534.

33) Eckstein in Beiträge zum ausländischen und internationalen Privatrecht, Heft 12: Das englische Konkursrecht, de Gruyter & Co, Berlin & Leipzig 1935.

schaften anwendbar. Liegt ein Konkursgrund vor, so kann die Eröffnung des Konkurses innerhalb dreier Monate beantragt werden. Das Gericht setzt bei gegebener Konkursvoraussetzung einen Verwalter ein, der anstelle des Schuldners die Verwaltung des Schuldnervermögens übernimmt. Innerhalb von vierzehn Tagen nach der Anordnung der Vermögensverwaltung muss die erste Gläubigerversammlung stattfinden. Es werden das schuldnerische Vermögen, das unter die Konkursmasse fällt, zusammengestellt und die angemeldeten Forderungen geprüft. Anschliessend wird das Vermögen liquidiert und unter die Gläubiger verteilt.

Mortgages und liens werden durch den Konkurs des Schuldners nicht berührt 34). Beide gehen von Gesetzes wegen auf den Erwerber des Schiffes über 35).

34) MSA 1894, sec. 36.

35) MSA 1894, sec. 38; Jowitt's, Bd. II, S. 1147.

Lebenslauf

23. Februar 1949, Geburt in Walenstadt/SG
- 1971 Immatrikulation an der Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich
- 1975 Erwerb des Lizentiats beider Rechte an der Universität Zürich
- 1976 Auditor am Bezirksgericht Zürich
- 1977 Gerichtssekretär am Bezirksgericht Zürich
- 1978 Erwerb des zürcherischen Fähigkeitszeugnisses für den Rechtsanwaltsberuf
- 1979 Eintritt in ein Zürcher Anwaltsbüro
- 1980 Erlangung der Würde eines Doktors der Rechtswissenschaft an der Universität Zürich

